الجمهوريـة الجزائريـة الديمقراطيـة الشعبيـة

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة 8 ماي 1945 قالمـة



الكلية: الحقوق والعلوم السياسية

القسم: العلوم السياسية

مخبر التوطين: الدراسات القانونية البيئية

أطروحة

لنيل شهادة الدكتوراه في الطور الثالث

الميدان: الحقوق والعلوم السياسية **الشعبة: العلوم السياسية**

الاختصاص: سياسات دولية

من إعداد:

منـــى بـــوزراع

بعنوان:

المضائق البحرية وتأثيراتها في السياسة الدولية: دراسة حالة مضيق ملقا

بتاريخ: 19 فيفري 2024 **أمام لجنة المناقشة المكونة من:**

الاسم واللقب	الرتبة		
السيدة: وداد غزلاني	أستاذ التعليم العالي	بجامعة 8 ماي 1945 قالمة	رئيسا
السيد: جمال منصر	أستاذ التعليم العالي	بجامعة 8 ماي 1945 قالمة	مشرفا
السيد: عادل عباسي	أستاذ التعليم العالي	بجامعة باجي مختار عنابة	ممتحنا
السيد: توفيق حكيمي	أستاذ التعليم العالي	بجامعة باجي مختار عنابة	ممتحنا
السيد: اليامين بن سعدون	أستاذ محاضر – أ	بجامعة 8 ماي 1945 قالمة	ممتحنا
السيد: سليم قسوم	أستاذ محاضر – أ	بجامعة 8 ماي 1945 قالمة	ممتحنا

السنة الجامعية: 2024/2023

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة 8 ماي 1945 قالمة



الكلية: الحقوق والعلوم السياسية

القسم: العلوم السياسية

مخبر التوطين: الدراسات القانونية البيئية

أطروحة

لنيل شهادة الدكتوراه في الطور الثالث

الميدان: الحقوق والعلوم السياسية الشعبة: العلوم السياسية

الاختصاص: سياسات دولية

من إعداد:

منـــى بـــوزراع

بعنوان

المضائق البحرية وتأثيراتها في السياسة الدولية: دراسة حالة مضيق ملقا

بتاريخ: 19 فيفري 2024 أمام لجنة المناقشة المكونة من:

الاسم واللقب	الرتبة		
السيدة: وداد غزلاني	أستاذ التعليم العالي	بجامعة 8 ماي 1945 قالمة	رئيسا
السيد: جمال منصر	أستاذ التعليم العالي	بجامعة 8 ماي 1945 قالمة	مشرفا
السيد: عادل عباسي	أستاذ التعليم العالي	بجامعة باجي مختار عنابة	ممتحنا
السيد: توفيق حكيمي	أستاذ التعليم العالي	بجامعة باجي مختار عنابة	ممتحنا
السيد: اليامين بن سعدون	أستاذ محاضر – أ	بجامعة 8 ماي 1945 قالمة	ممتحنا
السيد: سليم قسوم	أستاذ محاضر – أ	بجامعة 8 ماي 1945 قالمة	ممتحنا

السنة الجامعية: 2023/ 2024

الشكر والتقدير

قال تعالى في كتابه الكريم: "ومن يشكر فإنما يشكر لنفسه" وفي بداية شكري أشكر الله عزوجل الذي وفقني للوصول إلى هذه الدرجة العلمية وأعانني على إتمام رسالتي العلمية فالحمد لله حمداً كثيراً.

وإننا في هذه الحياة لمدينون للكثيرين بسمات الشكر والعرفان وأول من يستحقا هذا الشكر بعد الله عزوجل هما السند الثابت اللذان لا استطيع مهما شكرت أن أوفيهما حقهما وأنا اليوم استغل هذه الفرصة لشكر والدي الكريم ووالدتي الغالية على صبرهما وعطائهما ودعائهما اللامحدود أدام الله عليكما الصحة والعافية.

إلى إخوتي وسندي شكراً لصبركم معي وتحملكم وعتاء السفر.

كما أتوجه بالشكر والإمتنان للدكتور المشرف منصر جمال لك مني جزيل الشكر على دعمك ومساعدتك لإتمام النجاح.

كل التقدير إلى أعضاء لجنة المناقشة على تفضلهم بقبول تحكيم هذا العمل.

وأخص شكري للدكتور بوزرب رياض حفظه الله ورعاها الذي كان لي نعم السند والموجه في مشواري العلمي من مرحلة الماستر إلى الدكتوراه.

كذلك اتقدم بالشكر والتقدير الخالص إلى أساتذة وموظفي قسم العلوم السياسية بجامعة 8 ماي قالمة كل بإسمه ومقامه شكراً على دعمكم ورحابة صدوركم.

ذون أن أنسى من شكري وامتناني الدكتور فنيدس أحمد الذي كان نعم الأب والذي لم يبخل علي بوقته ولا بجهده لاتمام رسالتي ونيلي هذه الدرجة العلمية، بارك الله فيك دكتور ونفع الله بعلمك الوطن والمسلمين.

إليكم جميعاً شكراً.

ابنتكم وطالبتم

منـــى بوزراع



الإهداء :

الحمد لله وكفى والصلاة على الحبيب المصطفى أما بعد

الحمد لله الذي وفقنا لتثمين هذه المرحلة من مسيرتنا العلمية بأطروحة تخرجنا هذه ثمرة الجهد والنجاح بفضله تعالى مهداة إلى الوالدين الكريمين حفظهما الله وادامهما نوراً لدربي

إلى من أظهروا لي ما هو أجمل من الحياة إلى سندي وقوتي وملاذي بعد الله إخوتي العيد حمزة وليد.

إلى الذي لم يدخر جهد ولا وقت في تقديم يد العون والمشورة الأستاذ تامر نادي باحث ماجستير في العلوم السياسية بجامعة الإسكندرية ورئيس تحرير جريدة الفتح حفظك الله وراعاك.

إلى زملائي في الدفعة ولكل من يعرفني وشجعني ودعى لي لاتمام هذه العمل.

إليكم جميعاً أهدي ثمرة جهدي العلمي.



الملخص:

تعد المضائق البحرية مجلات مفتوحة أمام خطوط الملاحة البحرية والمبادلات الاقتصادية لهذا أصبحت المضائق البحرية احدى أهم المسائل التي تركز عليها السياسة الدولية، لما تشكله من أهمية جيواستراتيجية وجيوسياسية.

من أهم هذه المضائق "**مضيق ملقا**" الذي يلقى اهتماماً إقليمياً ودولياً انعكس في سياسات واستراتيجيات الكثير من الدول تجاهه؛ وذلك لأنه الممر البحري الأهم في منطقة جنوب شرق آسيا لأنه المنفذ البحري الرئيسي الرابط بين المحيطين الهندي غرباً والهادئ شرقاً.

ما زاد من أهميته ومكانته التاريخية وموقعه الجغرافي، فهو يشكل ومند القدم ممراً لخطوط المواصلات والاتصالات البحرية في نقل مصادر الطاقة الأولية "البترول والغاز الطبيعي"، البضائع والأشخاص والسفن الحربية والعسكرية.

لهذا تركز عليه الدول المشاطئة والقوى الإقليمية والدولية للإبقاء عليه آمناً ومفتوحاً أمام الملاحة البحرية الدولية والحفاظ على مكانته الدولية.

يتمثل دافع البحث في الأهمية التي يتمتع بها "مضيق ملقا" وتأثير هذه الأهمية في السياسة الدولية من المواضيع التي تستدعي الدراسة واهتمام الباحثين، خاصة وأن معظم الدراسات التي تطرقت للمضيق لم تتناول جوانب هامة منه، وركزت على جوانب محددة أغلبها متعلق بقضايا القرصنة البحرية وتداعياتها في المنطقة، وكدا دوره في التبادلات الاقتصادية.

لتقف الأطروحة على أهمية الجوانب التاريخية والجغرافية والاقتصادية والسياسية والأمنية في تحديد مكانة المضيق الجيواستراتيجية، كما تناولت كيفية تأثير الأهمية الجيواقتصادية والتجارية والأمنية والعسكرية للمضيق على سياسات الدول المشاطئة والمستخدمة له، وهي الإضافة التي تميز بها العمل عن باقي الدراسات السابقة حول الموضوع.

توصلت الدراسة في الأخير إلى نتائج تؤكد الأهمية التي يتمتع بها مضيق ملقا وتأثيراتها على سياسات الدول المشاطئة والقوى الإقليمية والدولية.

أهمها أن تأثير المضائق البحرية في سياسات الدول يختلف من مضيق إلى آخر حسب الموقع الجغرافي والثروات التي يتمتع بها، باعتباره مركز ثروة أو نقطة عبور، ثانياً أهمية مضيق ملقا الجيواستراتيجية التي تنوعت ما بين الموقع الجغرافي المتميز والمكانة التاريخية التي حظي بها، وهي الأهمية التي تزداد بزيادة تركيز الاهتمام الدولي عليه، وقدرة دوله المشاطئة في الابقاء عليه آمناً.

تداخل الأهمية الأمنية والعسكرية لمضيق ملقا مع الأهمية الجيواقتصادية والتجارية ويصعب فصل احداهما عن الأخرى، لكن يمكن ترتيبها ضمن أولويات سياسات الدول المشاطئة والقوى الإقليمية والدولية، ليشكل المضيق بالاستناد إلى مختلف السياسات التي نفذتها جميع الأطراف وتسعى لتحقيقها عامل استقرار في الساسة الدولية الراهنة أكثر من أن يكون عامل للنزاع.

الكلمات المفتاحية: المضايق البحرية/ السياسة الدولية/ مضيق ملقا.

abstract:

The sea straits are open spaces to maritime navigation and economic exchanges, thereby making of them one of the most important issues treated by international politics due to their geostrategic and geopolitical importance.

The Strait of Malacca, considered as one of the most important straits holds a particular attention at both regional and international political levels being the most important sea passage in southeast Asia region, and because it happens to be the main sea passage linking the Indian ocean to the west and the Pacific ocean to the east.

This increased its importance, combined with its historical status and its geographical location, it represents a corridor for sea lines of communication, for the transportation of primary energy sources like oil and natural gas, persons and warships.

That is why riparian States and regional and international states are focusing on it to keep it safe and open to international maritime navigation and maintain its international standing.

The research is motivated by the importance of the "Strait of Malacca" and its impact on international policy, which calls for the study and the interest of researchers, especially since most of the studies on the Strait did not address significant aspects of it, focused on specific aspects, most of which relate to maritime piracy issues and their repercussions in the region, and his role in economic exchanges.

The thesis is based on the importance of the historical, geographical, economic, political and security In determining the position of the geostrategic strait and on how the geo-economic, commercial, security and military significance of the strait affects the policies of the riparian States and its users, an addition that distinguishes this work from other previous studies on the subject.

Finally, the study found findings that underscore the importance of the Strait of Malacca and its implications for the policies of riparian States and regional and international forces.

abstract

The most important is that the impact of the straits on States' policies varies from one strait to another depending on the geographical location and wealth it enjoys, as a centre of wealth or transit point, second, the importance of the Strait of Malacca that varies between its distinct geographical location and its historical status, It is increasingly important to focus international attention on it, and its riparian States' ability to keep it safe.

It is increasingly important to focus international attention on it, and its riparian States' ability to keep it safe, It is increasingly important to focus international attention on it, and its riparian States' ability to keep it safe, the strait according based on the policies implemented by all parties, and it seeks to achieve it as a factor of stability in current international politics rather than a factor of conflict

Keywords: Sea straits / International politics / Strait of Malacca

خطة الدراسة

خطة الدراسة:

مقدمة:

الفصل الأول: المضائق البحرية في السياسة الدولية

المبحث الأول: المضائق البحرية من منظور الجغرافيا السياسية

المطلب الأول: التطور التاريخي للجغرافيا السياسية

المطلب الثاني: المضائق البحرية ونظريات المجال الحيوي الجيوبولتيكي

المبحث الثاني: المضائق البحرية وأنظمتها القانونية

المطلب الأول: التعريف بالمضائق البحرية وأنواعها

المطلب الثاني: الأنظمة القانونية للملاحة الدولية وأنواع المرور في المضائق البحرية

المبحث الثالث: الأهمية الجيوسياسية للمضائق البحرية ودورها في رسم السياسات الإقليمية والدولية

المطلب الأول: الأهمية الجيوسياسية لمضيق هرمز

المطلب الثاني: الأهمية الجيوسياسية لمضيق باب المندب

الفصل الثاني: مضيق ملقا- احاطة جيواستراتيجية-

المبحث الأول: الوضع التاريخي وأهمية الموقع الجغرافي لمضيق ملقا

المطلب الأول: الأهمية التاريخية لمضيق ملقا

المطلب الثاني: الموقع الجغرافي والنظام القانوني للملاحة بمضيق ملقا

المبحث الثاني: الأهمية الجيواقتصادية والجيوسياسية لمضيق ملقا

المطلب الأول: الأهمية الجيواقتصادية والتجارية لمضيق ملقا

المطلب الثاني: الأهمية الجيوسياسية لمضيق ملقا

المبحث الثالث: الأهمية العسكرية والأمنية لمضيق ملقا

المطلب الأول: الجريمة البحرية في مضيق ملقا

المطلب الثاني: القضايا البيئية والتلوث البحري بمضيق ملقا

المطلب الثالث: التوترات السياسية ونزاعات الحدود البحرية في منطقة مضيق ملقا

الفصل الثالث: تأثير أهمية مضيق ملقا في سياسات الدول المشاطئة والقوى الإقليمية والدولية

المبحث الأول: تأثير الأهمية الأمنية والعسكرية لمضيق ملقا في سياسات الدول المشاطئة والقوى الإقليمية والدولية

المطلب الأول: سياسات مكافحة الجريمة البحرية في مضيق ملقا

المطلب الثاني: سياسات حماية البيئة البحرية والسلامة المرورية في مضيق ملقا

المطلب الثالث: السياسات المتبعة لمواجهة تهديدات النزاعات الحدودية البحرية في منطقة مضيق ملقا

المبحث الثاني: تأثير الأهمية الجيواقتصادية والتجارية لمضيق ملقا في سياسات القوى الإقليمية والدولية

المطلب الأول: تأثير الأهمية الجيواقتصادية والتجارية لمضيق ملقا في سياسات القوى الإقليمية

المطلب الثاني: تأثير الأهمية الجيواقتصادية والتجارية لمضيق ملقا في السياسات الدولية

الخاتمة:

جدول المختصرات:

اللغة العربية	اللغة الأجنبية	المختصرات
المكتب البحري الدولي	Internationa Maritime Bureau	IMB
اتفاقية التعاون الإقليمي لمكافحة القرصنة والسطو	Regional cooperation agreement to combat piracy	Recaap
النظام الدولي للبحث والإنقاذ في البحر	System International for Search and Rescue at Sea	SAR
فرق الأمن البحري	Maritime Security Teams	Asset
مركز دمج المعلومات البحرية	Informayion marine integration Centre	IFC
جمهورية سنغافورة البحرية	Republic of Singapore Maritime	RSM
شرطة حرس السواحل	Police Coast Guard	PCG
هيئة الملاحة البحرية والموانئ	Maritime and Ports Authority	MPA
وكالة انفاد القانون البحري	Maritime law enforcement agency	MME
الدوريات السطحية لمضيق ملقا	Malacca Strait of Surface the of Patrols	MSSP

EIS	Eye in Sky	مبادرة عيون السماء
RMSI	Regional Maritime Security Initiative	مبادرة الأمن الإقليمي
IMO	International Maritime Organization	المنظمة البحرية الدولية
AIS	Automatic Identification System	نظام تحديد الهوية الأوتوماتيكي
MSC	Malacca Strait Council	مجلس مضيق ملقا
SUA	Suppression Agreement	اتفاقية القمع
EAS	East Asean Summit	قمة شرق آسيا
ARF	ASEAN Forum	منتدى الآسيان
ADMM	Asean Defense Ministers Meeting	اجتماع وزراء دفاع الآسيان
APFC	Asia- Pacific Fisheries Commission	هيئة مصايد الأسماك في آسيا والمحيط الهادئ
APEC	Asia-Pacific Economic Cooperation Mechanism	آلية التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ

مقدمـــــة

مقدمة:

شكلت المواقع البرية والبحرية مند أقدم العصور أهمية بالغة في عملية التواصل ما بين الشعوب، والبحر بصفة خاصة يعد منفد استراتيجي مهم لتنفس الدول وتسهيل اتصالها وتبادلاتها هذه الأهمية والتي تُميز الموقع البري أو البحري كثيراً ما كانت محل تنافس الدول التي سعت ومند القدم إلى توظيف مختلف امكاناتها للحفاظ على مواقعها أو للسيطرة والاستحواذ على مناطق ترى فيها قوة أكبر ومصلحة أوسع خاصة بالنسبة للدول التي تفتقد إلى عناصر القوة في موقعها الجغرافي. أما التي تتميز طبيعياً بمواقع ومنافذ بحرية مهمة فهي تنعم بمواقع قوة من زخر وهدايا الطبيعة لها وتعمل جاهدة للحفاظ عليها واستغلال قوتها بما يخدم مصالحها ويزيد من قوتها.

انطلاقاً من بعض القراءات لصفحات من التاريخ البحري نجد أن استخدامات البحر ومحاولة التحكم فيه كانت ولا زالت عاملاً حاسماً في تاريخ الشعوب نتيجة تداخل العديد من العوامل الأخرى والتي نالت اهتمام منظري القوة البرية، لتبقى القوة البحرية محط انظار واهتمام القوى الدولية على مر التاريخ.

لتشهد المضائق البحرية نفس القدر من الاهتمام حيث عرفت قيمة وأهمية تاريخية منذ حقبات زمنية غابرة ومازالت تعرف اهتمام أكبر مع زيادة الاعتماد عليها في تسهيل عمليات النقل البحري لتختلف هذه الأهمية وفقاً لمكانة المناطق التي يربطها المضيق ولحركة التجارة بين موانئ الدول المشاطئة للمضيق والموانئ المجاورة لها؛ لهذا كثيراً ما كانت المضائق البحرية سبباً في ازدهار الدول المشاطئة والقريبة منها ومحل أطماع لقوى خارجية، وبهذا تعد المضائق البحرية بمثابة نقاط وصل تربط بين مختلف أنحاء العالم؛ لنجد منها خمسة عشر مضيق بحري بين أمريكا وآسيا، وسبعة مضائق في المحيط الهندي الشمالي وسبعون في البحر الأبيض المتوسط والبحر الأسود وأربعة منها بين جزر المحيط القطبي الشمالي.

من جهة تستخدم المضائق كطرق بحرية لهذا تكتسب أهمية جيواستراتيجية كنقاط حيوية وضرورية لحركة التجارة البحرية الدولية ونقل الطاقة والتي يوجد منها الكثير حول العالم في المقابل القليل منها فقط مما يمتلك أهمية جيواستراتيجية، لهذا تسعى الدول أن تجعلها من ضمن أهداف سياستها الخارجية والعسكرية كما أشار إلى ذلك ألفريد ماهان في أن القوة البحرية هي الداعمة للقوة

العالمية وأنه من يسيطر على البحار يسيطر على التجارة ومن يسيطر على التجارة يحقق القوة العالمية.

لتبرز أهمية مضيق ملقا كأهم معبر مائي استراتيجي في منطقة جنوب شرق آسيا ما زاد من تركيز السياسات الإقليمية والدولية حوله، لما يلعبه من دور حاسم في حركة التجارة وحجم النشاط الاقتصادي والتبادل الدولي، ولأنه أنسب ممر بحري بالمنطقة مواتياً لعبور السفن التجارية والحربية من وإلى المنطقة ومنه إلى مختلف أنحاء العالم، لتتنوع أهمية مضيق ملقا بين موقعه الجغرافي ودوره الاقتصادي ومدى قدرته على تحقيق الاستقرار والأمن بالمنطقة، وهي المتغيرات التي على أساسها تتحرك السياسات الدولية نحوه.

❖ **أهمية الدراسة:**

يكتسب موضوع الدراسة أهمية في حقل العلاقات الدولية كونه تطرق إلى احدى أهم المسائل المرتبطة بقضايا السياسة الدولية وهي مسألة المضائق البحرية وكيفية تأثيرها على السياسة الدولية بدراسة حالة مضيق ملقا كونه أهم ممر بحري دولي يحظى بأهمية جيواستراتيجية وبتأثير واضح على سياسات الدول المشاطئة والمستخدمة له، وعلى العموم يمكن التفصيل في أهمية الدراسة بذكر الأهمية العلمية والعملية وهي كالآتي:

➢ **الأهمية العلمية:**

- تزايد الاهتمام بمواضيع المضائق البحرية المرتبط بمواضيع السياسة الدولية لما لها من تأثير على سياسات الدول المشاطئة والمستخدمة لها، ما يحتم فهم العلاقة بين المتغيرين وتحديد طبيعة التأثير الذي تضفيه المضائق البحرية على السياسة الدولية.
- تأتي الأهمية العلمية للدراسة من أهمية الموضوع الذي يتناوله ألا وهو مضيق ملقا الواقع في منطقة جنوب شرق آسيا ذات الثقل الدولي الكبير. لهذا ارتأينا تحديد طبيعة أهميته الجيواستراتيجية التي جعلت الدول المشاطئة الإقليمية والدولية تنتهج مجموعة من السياسات اتجاهه ضماناً لمرورها الآمن عبره وحمايةً لمصالحها.

➢ **الأهمية العملية:**

تعود الأهمية العملية في دراسة موضوع المضائق البحرية وتأثيراتها في السياسة الدولية في توضيح درجة التأثير الذي تشكله جغرافية المضائق البحرية باعتبارها نقاط عبور في البحار

والمحيطات تسهل من عمليات التنقل البحري. لهذا أي تهديد على مستواها يمس بالسلامة الملاحية ويهدد الاقتصاد العالمي ككل، ولاعتبار أن مضيق ملقا أهم هذه النقاط في منطقة جنوب شرق آسيا فإن توضيح أهميته ومكانته الجيواستراتيجية في المنطقة ضروري، لتحديد طبيعة توجه السياسات الدولية اتجاهه وفق ما يفرضه المضيق وما يخدم مصالحها ويتماشى مع أهدافها.

❖ **مبررات اختيار الموضوع:**

تعود أسباب اختيارنا لموضوع الدراسة إلى أسباب ذاتية وأخرى موضوعية وهي كالآتي:

➢ **الأسباب الذاتية:** تعد مواضيع المضائق البحرية والمواضيع المرتبطة بالبحر عموماً من المواضيع التي تثير رغبتنا في البحث فيها والكتابة حولها والتي تستهوينا في البحث العلمي لهذا شكل موضوع المضائق البحرية وتأثيراتها في السياسة الدولية احدى المواضيع التي ولدت لدينا رغبة البحث والكتابة حولها؛ وعلى اعتبار أن أهم المضائق البحرية في العالم قد تم تناولها واستهلاكها بشكل موسع خاصة المضائق العربية، نجد أنه على العكس من ذلك مضيق ملقا الذي تكاد تكون الكتابات العربية حوله منعدمة؛ لذلك كانت الرغبة في البحث وتحصيل رصيد معرفي حول مضيق ملقا خاصة وأن أغلب الدراسات الأجنبية (مقالات أو أبحاث) التي تناولت المضيق ركزت على جوانب معينة وحصرتها في الغالب في الجوانب المرتبطة بالقرصنة البحرية وتدفقات الطاقة؛ لهذا سعينا من خلال هذا العمل إلى توسيع دائرة البحث حول مضيق ملقا بالتطرق إلى مختلف الجوانب التي تقدم له تعريف شامل وتوضح مدى أهميته وكيف أثرت هذه الأهمية في السياسة الدولية.

➢ **الأسباب الموضوعية:** تتمثل الأهمية العلمية لموضوع دراستنا باعتباره أحد المواضيع المهمة في الدراسات المعاصرة، ومحل اهتمام الباحثين والدارسين في تخصص السياسة الدولية لأهمية المضائق البحرية في الاقتصاد العالمي والملاحة البحرية وتأثيراتها على سياسات الدول المشاطئة والمستخدمة لها.

❖ **أهداف الدراسة:**

- تسعى الدراسة إلى توضيح طبيعة العلاقة بين المضائق البحرية والسياسة الدولية ودرجة تأثير المضائق البحرية على سياسات الدول المشاطئة والفواعل الإقليمية والدولية، وكيف أن لجغرافية المضائق البحرية والهواجس الأمنية التي تفرضها هذه

المضائق والمصلحة الاقتصادية للدول المرتبطة بها تأثير على توجه ورسم السياسات الدولية.

- التعرف على مضيق ملقا من خلال تحديد أهميته والدور الذي أسهمت به هذه الأهمية في رسم سياسات الدول المشاطئة والقوى الإقليمية والدولية.

❖ **مجال الدراسة:**

➢ **المجال المكاني:**

تتمثل الحدود المكانية لموضوع دراستنا في الفضاء الجغرافي لمضيق ملقا والذي يشمل دوله الثلاثة المشاطئة "ماليزيا، سنغافورة وإندونيسيا" والمرر الملاحي للمضيق الذي تتفاعل فيه أهم القوى الإقليمية والدولية.

➢ **المجال الزمني:**

في ضوء أهمية موضوع البحث والإشكالية الآتي ذكرها وارتباطاً بأهداف البحث فإنه من الصعوبة تحديد نقطة بدء زمانية لموضوع الدراسة ليبقى الرجوع بالبحث إلى الماضي وفق ما تستدعيه الضرورة ويخدم عناصر البحث، أما عن نقطة النهاية فقد حاولت الدراسة تتبع ورصد أهم السياسات التي اعتمدتها الدول المشاطئة والقوى الإقليمية والدولية في المضيق حتى الوقت الحاضر، ليبقى تركيزنا منصب على واقع السياسات المعاصر من خلال ما أتيح من معلومات في الوثائق والمراجع التي تم جمعها من مصادر مختلفة.

- **إشكالية وفروض الدراسة:**

تحظى المضائق البحرية بأهمية استراتيجية بالغة سواء لاعتبارها حلقة وصل ما بين الدول أو لاعتبارها مجالاً لطرق تجارية وتبادلات اقتصادية، لهذا تولدت الرغبة في السيطرة أو التحكم في هذه المنافذ البحرية. وانطلاقاً من واقع أهمية مضيق ملقا في التفاعلات الإقليمية والدولية والهادفة إلى ايجاد سياسات تضمن مصالحها وتأمن فضاءاتها البحرية لتسهيل تبادلاتها التجارية فإن اشكالية الدراسة تتمحور حول كيفية ادراك الدول لأهمية المضيق وكيف أثرت هذه الأهمية في صياغة سياساتها واستراتيجياتها اتجاهه وعليه نطرح الإشكالية التالية:

ما مصادر الأهمية الجيواستراتيجية لمضيق ملقا وما تأثيراتها في السياسات الدولية؟

لتقودنا هذه الإشكالية إلى طرح عدة تساؤلات وهي كالآتي:

- هل تؤثر الأهمية الجيوسياسية للمضائق البحرية في سياسات الدول المشاطئة والقوى الإقليمية والدولية؟
- ما طبيعة الأهمية التي يحظى بها مضيق ملقا؟ وما مصدر هذه الأهمية؟
- هل تؤثر الهواجس الأمنية التي يفرضها مضيق ملقا على سياسات الدول المشاطئة والقوى الإقليمية والدولية؟
- هل يؤثر الارتباط الاقتصادي الدولي بمضيق ملقا على سياسات الدول المشاطئة والقوى الإقليمية والدولية اتجاه المضيق؟

والإجابة على هذه التساؤلات تستدعي وضع فرضية علمية لاعتبارها المدخل العلمي الأساسي لدراسة الإشكالية، وهي الفرضية التي يمكن اخضاعها للاختبار واكتشاف مدى صحتها أو خطئها في معالجة الإشكالية المطروحة من خلال النتائج المتوصل إليها، لتقودنا هذه التساؤلات والإشكالية أعلاه إلى طرح الفرضية التالية:

يزداد تأثير المضائق البحرية في سياسات الدول المشاطئة والقوى الإقليمية والدولية بزيادة تأثير التهديدات الأمنية التي تفرضها هذه المضائق ودرجة ارتباطها بها اقتصادياً.

❖ **الإطار المنهجي للدراسة:**

بالنظر إلى طبيعة الموضوع فإن الضرورة المنهجية تلزمنا اعتماد منهجية مركبة من مجموعة من المناهج والنظريات لفهم طبيعة العلاقة بين متغيرات الدراسة، والتي تساعد في الوصول إلى الهدف المنهجي والمتمثل في جمع المعلومات المناسبة وتحليلها وتفسيرها، ومن أجل الوصول إلى النتائج المرادة في الدراسة استعنا بما يلي:

✓ **المنهج الوصفي التحليلي:**

هو المنهج الذي يقوم على التحليل والتفسير وتأويل المعطيات الوصفية المتعلقة بالظاهرة موضوع الدراسة، ويتم ذلك بشكل علمي محكم من أجل الوصول إلى قراءات أوضح للظاهرة، والخروج بمجموعة من النتائج. هذا لأجل الدراسة المعمقة للموضوع وبنوع من التحليل العلمي ومن خلال

الرجوع إلى المعطيات الموجودة والمعرفة المستجدة في الدراسات السابقة[1]، ليتم توظيف هذا المنهج لدراسة أهمية المضائق البحرية والأثر الذي تضفيه هذه الأهمية على سياسات الدول المشاطئة لها والفاعلين الإقليميين والدوليين المهتمين بها، وهو المنهج الذي يتخذ اشكالاً عديدة منها منهج دراسة الحالة لهذا كان اعتماد هذا المنهج ضروري لفهم موضوع المضائق البحرية ومدى تأثيرها على السياسة الدولية.

✓ **منهج دراسة حالة:**

يعتمد منهج دراسة الحالة على حصر الدراسة موضوع البحث في نموذج واحد قصد التركيز عليها ورصد المعلومات حولها، ونظراً لصعوبة الإلمام بدراسة تأثير المضائق البحرية في السياسة الدولية في عمل واحد، فقد اعتمدنا منهج دراسة الحالة في اختيار مضيق ملقا كأهم مضيق بحري دولي لدراسة أهميته وكيف تنعكس هذه الأهمية في سياسات الدول.

✓ **النظرية الواقعية:**

على اعتبار أن الدول تسعى لاستغلال المضائق البحرية تحقيقاً لمصالحها في ضوء عناصر القوة المتاحة لديها، فالدولة القوية تطمح لفرض إرادتها في السياسة الدولية باستخدام مجموعة من المحددات أهمها مقدراتها السياسية والاقتصادية وقوتها البحرية. وانطلاقاً من مبادئ النظرية الواقعية القائمة على القوة والمصلحة القومية، فإن موضوع المضائق البحرية يندرج ضمن النموذج الفكري الواقعي في تحليل السياسة الدولية. وبما أن العامل الجغرافي للمضيق يشكل عاملاً حاسماً في سياسات الدول، فقد اهتمت الدول المشاطئة والمستخدمة له بتأمينه، كونه يعد أهم ممر بحري بمنطقة جنوب شرق آسيا خدمة لمصالحها الاقتصادية والاستراتيجية وتحقيقاً لتفوقها الأمني والعسكري بالمنطقة.

✓ **نظرية الجيوبولتيك:**

هي النظرية التي تفسر مدى تأثير الأقاليم الطبيعية على السياسة الدولية، والقائمة على تحليل أهمية الموقع الجغرافي للمضائق البحرية وعلاقة أهميتها الجيواستراتيجية بمصالح الدول المشاطئة

---

[1] عمار بوحوش، محمد محمود الذنيبات، مناهج البحث العلمي وطرق إعداد البحوث، ط1 (الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية، 2007)، 137

والمستخدمة لها. وهي النظرية التي تساعدنا في تحديد تأثير الإقليم الجغرافي لمضيق ملقا، وتمكننا من الوقوف على أهميته الجيواستراتيجية في توجه سياسات الدول المشاطئة الإقليمية والدولية الهادفة لتحقيق مصالحها وضمان تواجدها وتحقيق المرور العابر لسفنها عبر مياهه.

❖ **أدبيات الدراسة:**

1-كتاب لـ Mark cleary and gah kim ghuan بعنوان: Environment and development in the strait of malacca " البيئة والتنمية في مضيق ملقا" لعام 2000 والذي يعد من أهم الكتب التي تناولت دراسة البيئة الطبيعية لمضيق ملقا وأهميتها بالنسبة للاقتصاد الإقليمي والعالمي، حيث ركز الكاتبين على البيئة في مضيق ملقا ودورها التاريخي في التجارة البحرية والتغير الاقتصادي والتنموي في المنطقة. كما قدما تعريف للحياة الاجتماعية والثقافية والأعراق والهويات التي انتشرت في المنطقة، وكيف كان مضيق ملقا – وعلى فترات تاريخية متعاقبة- موطن لأغنى المجتمعات وأكثرها ديناميكية في العالم. وهو الغنى الذي ظهر كذلك في الآثار التاريخية التي خلفتها القوتين الهولندية والبريطانية كأهم قوتين بحريتين في المنطقة، ليختم الباحثان كتابهما بذكر أهم التحديات البيئية التي يعرفها المضيق، كما تناولا بعض الاستراتيجيات والتدابير التي اعتمدتها الدول الثلاثة المشاطئة "ماليزيا، سنغافورة وإندونيسيا" في جانبها الاقتصادي والتنموي مع الاشارة إلى بعض الشراكات مع القوى الإقليمية كالهند واليابان دون شراكات دولية وهي الشراكات الإقليمية التي ركزت في الغالب على تقديم بعض المساعدات الفنية. فالكتاب يمثل بطاقة تعريفية لمضيق ملقا، خاصة في جانبها البيئي والتنموي وهما أهم متغيرين ركزا عليهما الكاتبان في طرح موضوعهما.

من هنا يمكن تحديد الإضافة التي أضافتها دراستنا من خلال التطرق بتناول أهمية المضيق الجيواستراتيجية في جميع جوانبها الجغرافية والتاريخية والجيواقتصادية والتجارية والجيوسياسية والأمنية والعسكرية، وكيف أثرت هذه الأهمية على سياسات القوى المشاطئة الإقليمية والدولية من خلال توضيح أهم السياسات التي اعتمدتها الدول اتجاه المضيق.

2-أطروحة بعنوان: Indonesian maritime security cooperation in the strait of malacca "التعاون الأمني البحري الإندونيسي في مضيق ملقا" لعام 2015 للباحث Matthews alfred daniel تطرق فيها إلى أهم السياسات والجهود التي اعتمدتها إندونيسيا

لتحقيق الأمن والسلامة المرورية بمضيق ملقا، وهي سياسات تراوحت ما بين سياسات فردية وثنائية مع الدول المشاطئة للمضيق وإقليمية مع أطراف مهتمة بالتعاون الأمني الإقليمي ليركز الباحث على دراسة الاستجابة الإندونيسية لمبادرات التعاون الأمني الدولي، وتحديداً المبادرات الأمريكية التي قابلتها إندونيسيا برفض مطلق من منطلق مخاوف سيادية، إذ ركزت الأطروحة على المتغير الأمني بالتطرق إلى مسائل التعاون الأمني البحري لمواجهة القرصنة البحرية والسطو المسلح وقدم الباحث في دراسته العديد من المبادرات التي جاءت لمكافحة القرصنة والسطو المسلح والتصدي لهما.

لتساعدتنا هذه الدراسة في تحديد الفجوة العلمية والمتمثلة في أن مسائل التعاون الأمني بمضيق ملقا لا تنحصر في مسألتي القرصنة البحرية والسطو المسلح فقط، وإنما تتعداهما إلى قضايا الملاحة والسلامة المرورية بالمضيق، كما أن مسألة النزاعات الحدودية البحرية والتوترات السياسية بمنطقة مضيق ملقا من القضايا الأمنية التي تستدعي جهود تعاونية لمختلف الفاعلين خاصة الفاعلين الإقليميين، لتختصر الأطروحة في جزئية من موضوع دراستنا، وتحديداً في المطلبين الأول والثاني من الفصل الثالث أين تم التطرق إلى مختلف السياسات الأمنية التي اعتمدتها إندونيسيا والدول المشاطئة ومختلف القوى الإقليمية والدولية سواء اتجاه القرصنة البحرية والسطو المسلح أو مختلف المسائل الأمنية بمضيق ملقا.

بهذا تكون دراستنا في تناولها للقضايا الأمنية بمضيق ملقا أشمل وأوسع من خلال تطرقها إلى مختلف القضايا الأمنية وأوجه التعاون الأمني البحري بالمضيق مع ذكر مختلف السياسات لجميع الأطراف الفاعلة في مضيق ملقا " الدول الثلاث المشاطئة والقوى الإقليمية والدولية".

3- ورقة عمل بعنوان: the strategic importance of the strait of malacca world trade and regional development "الأهمية الاستراتيجية لمضيق ملقا في التجارة العالمية والتنمية الإقليمية" للباحثين Hans-dieter evers and solvay gerke في centre for development (zef) and university of bonn لعام 2006، تطرق فيه الباحثان إلى الحديث عن التنوع البيولوجي والغنى الطبيعي والإرث التاريخي لمضيق ملقا وأهميته الاستراتيجية بالنسبة للتجارة العالمية وتنمية الدول الإقليمية، ومدى اعتماد اقتصاديات

الدول الإقليمية على الممر المائي في نقل شحنات النفط من مناطق التصدير (أوروبا والشرق الأوسط) إلى الصين والهند واليابان ومخاطر التلوث البيئي الناجمة عنها.

كما تطرقا إلى المخاطر التي يعانيها المضيق كالقرصنة البحرية، الصراعات السياسية، الهجرة والفقر. في مقابل ذلك تم الإشارة إلى أهم المقومات الاقتصادية والتنموية للدول الثلاثة المشاطئة والمتمثلة في ثروتها السمكية وتنوعها الثقافي وسياحتها البيئية.

لتأتي دراستنا وتفصل في جل هذه النقاط مع اضافة مسألتي النزاعات الحدودية البحرية والسلامة المرورية بمضيق ملقا إلى أهم المخاطر الأمنية التي يعانيه المضيق إلى جانب القرصنة البحرية ومشاكل التلوث البحري الذي تناولتهما الورقة التي بين أيدينا.

إلى جانب ذلك ركزت دراستنا وزيادة على ما تم ذكره على الأهمية الجيوسياسية للمضيق، ولم تكتفي بدراسة أهمية المضيق الطبيعية والتاريخية والجيواقتصادية والأمنية، كما ركزت بالخصوص على تأثير هذه الأهمية على سياسات الدول المشاطئة الإقليمية والدولية والتي تم تناولها بالتفصيل في الفصل الأخير وهنا تكمن الإضافة التي قدمتها دراستنا.

4- مقال بعنوان: Safety and security in the malacca straits : the limits of collaboration "السلامة والأمن في مضيق ملقا: حدود التعاون" لـ Sheldon w. simon عام 2001 والذي ركز فيه الباحث على القرصنة والإرهاب البحري كأهم تحديين أمنيين تواجههما الدول في مضيق ملقا والذي انعكس في تبني وإقامة أهم مبادرات للتعاون الأمني المشترك، ليركز في تناوله لأهم هذه المبادرات على تحديد نقاط القوة والضعف في شراكات التعاون الأمني البحري والتي تدور بين حماية السيادة والتأكيد على معايير الاعتماد المتبادل مع الآخر، إلا أنه ومن خلال بحثنا في التحديات الأمنية التي يواجهها مضيق ملقا نجدها لا تقتصر على الجريمة البحرية بل تتعداها إلى مخاطر الملاحة والسلامة البحرية بالمضيق والتي من مسبباتها قضايا البيئة التلوث البحري والتوترات السياسية والنزاعات الحدودية البحرية بالمنطقة.

لهذا يمكن القول أنه من خلال الاطلاع على معظم الأبحاث التي اهتمت بمسألة السلامة والأمن في مضيق ملقا نجد أنها تحصر مسألة الأمن البحري بالمضيق في ظاهرة القرصنة أو الجريمة البحرية عموماً، في حين قدمت دراستنا قضايا وظواهر جديدة تمس

بالأمن والسلامة في المضيق لما لها من تداعيات استدعت وضع العديد من السياسات لمواجهتها.

فلو أخذنا مثلاً نزاعات الحدود البحرية كتحدي أمني يشكل تهديداً لسلامة الملاحة بمضيق ملقا نجد أن معظم الدراسات السابقة لا تشير إلى تداعياتها على الأمن والسلامة بالمضيق بقدر ما تركز على تداعيات هذه النزاعات على الأطراف المعنية بالنزاعات تحديداً لتكون دراسة مختلف القضايا الأمنية وتأثيراتها على الأمن والسلامة المرورية بمضيق ملقا أهم الإضافات التي ميزت موضوع بحثنا.

5-مقال بعنوان: China, usa and indian in strait of malacca : the significance toward japan "الصين والولايات المتحدة والهند في مضيق ملقا: الأهمية اتجاه اليابان" للباحثين Noraini zulkifiMohd muzakir b mat lazin المنشور عام 2016 والذي ركزت فيه الباحثة على أهم السياسات الأمنية والاستراتيجيات العسكرية التي اعتمدتها القوى الفاعلة في مضيق ملقا ليكون الاقتصاد والأمن البحري والاستراتيجية العسكرية أهم أسباب التواجد الإقليمي والدولي بمنطقة مضيق ملقا، لتختم الدراسة بأن المصالح اليابانية تحتاج لإقامة شراكات استراتيجية مع الولايات المتحدة الأمريكية والهند وأن التعاون الأمني فيما بينها ما هو إلا اتفاق ثلاثي لمواجهة القوة الصينية ومحاصرتها ومنعها من احكام قبضتها على المضيق.

لتضيف دراستنا على هذه النتيجة أن للصين أيضا سياسات وبدائل استراتيجية تعتمدها لمواجهة هذا التحالف والابقاء على بوابة مضيق ملقا مفتوحة أمام ناقلاتها النفطية وسفنها التجارية، كما أن للدول الثلاثة المشاطئة سياسات تعتمدها في مضيق ملقا للإبقاء على مداخله ومخارجه مفتوحة أمام التجارة الإقليمية والدولية.

6-مقال بعنوان: the straits of malacca and singapore : maritime conduits of global importance "مضيق ملقا وسنغافورة: أهمية القيادة البحرية العالمية" للكاتب Bin moh rusli، وآخرون المنشور في مجلة: Research in world economy العدد02 لعام 2021، والذي ناقش فيه الباحثون الأهمية التاريخية للمضيقين كأهم ممرين بحريين بالتعريج على أهم الممالك التي استوطنت المنطقة، زيادة إلى أهمية البيئة البحرية والتنوع البيولوجي الذي يزخر به المضيقين الأمر الذي ساعد على زيادة اعداد السفن وعمليات الشحن

الاقتصادي الإقليمي والدولي، ما زاد من مخاطر التلوث البحري ودفع بكل من ماليزيا وسنغافورة على وجه الخصوص إلى اعتماد بعض التدابير والآليات لخفض التلوث البحري وتسهيل الحماية والمرور الآمن للسفن التجارية والبحرية عبر مياه مضيق ملقا والتي تم الإشارة إليها بشكل موجز بذكر بعض الآليات دون تفصيل.

لتضيف دراستنا في هذه الجزئية والمتعلقة بمسألة الحماية البيئية والسلامة المرورية بمضيق ملقا معظم السياسات التي نفدت في شكل جهود وآليات وتدابير اعتمدتها الدول سواء في شكلها الفردي أو الثنائي بين الدول الثلاثة المشاطئة أو في شكل تدابير إقليمية متعددة الأطراف أو بالشراكة مع أطراف دولية.

❖ **تفصيل الدراسة:**

تقسم الدراسة إلى ثلاث فصول، تناول **الفصل الأول** تحت عنوان المضائق البحرية في السياسة الدولية ثلاث مباحث تطرقنا في المبحث الأول إلى المضائق البحرية من منظور الجغرافيا السياسية؛ بذكر التطور التاريخي للجغرافيا السياسية، مفهومها وعلاقتها بالجيوبولتيك، والمضائق البحرية في نظريات المجال الحيوي الجيوبولتيكي. أما المبحث الثاني يتناول مفهوم المضائق البحرية وأنواعها والأنظمة القانونية للملاحة الدولية، وأنواع المرور في المضائق البحرية. أما المبحث الثالث فنتطرق فيه إلى الأهمية الجيوسياسية لمضيقي هرمز وباب المندب من خلال تحديد طبيعة التوجهات السياسات للقوى الإقليمية والدولية اتجاه المضيقين.

أما **الفصل الثاني** فنقدم فيه احاطة جيواستراتيجية لمضيق ملقا بالتطرق في المبحث الأول إلى الأهمية التاريخية والموقع الجغرافي لمضيق ملقا وطبيعة النظام القانوني للملاحة بالمضيق، لتكون الأهمية الجيواقتصادية والجيوسياسية لمضيق ملقا عنصر التحليل والدراسة في المبحث الثاني ليليه أخر مبحث بعنوان الأهمية الأمنية والعسكرية لمضيق ملقا.

لتنتهي الدراسة **بالفصل الثالث** والذي يندرج ضمنه مبحثين اثنين، الأول منهما تطرقنا فيه إلى تأثير الأهمية الأمنية والعسكرية لمضيق ملقا في سياسات الدول المشاطئة والقوى الإقليمية والدولية. أما المبحث الثاني فيتناول تأثير الأهمية الجيواقتصادية والتجارية لمضيق ملقا في سياسات القوى الإقليمية والدولية، ليبقى في الأخير خاتمة حول الموضوع والتي تتضمنها مجموعة من النتائج.

الفصل الأول:

المضائق البحرية في السياسة الدولية

تساعد المضائق البحرية باعتبارها طرقاً وممرات مائية طبيعية في تسهيل المواصلات عبر البحار والمحيطات وتقصير المسافات؛ لهذا تعد المضائق البحرية ومند بداية النقل البحري مراكز أو نقاط مهمة لمرور التجارة وفي نفس الوقت تختلف أهمية المضائق البحرية بحسب الموقع الجغرافي الذي تتواجد فيه وكمية الموارد المتوفرة في المنطقة التي يفصل ما بينها، فهناك من المضائق التي تحظى بمكانة استراتيجية مهمة على العكس من مضائق أخرى قد تكون مكانتها وأهميتها أقل مقارنة ببعض المضائق البحرية كالمضائق الواقعة في القطب الشمالي مثلاً التي لا تحقق نفس الثقل ولا تحظى بنفس الاهتمام والمكانة التي تحظى بها مضائق دولية أخرى كمضيق جبل طارق، هرمز، باب المندب، المضائق التركية والدانماركية ومضيق ملقا، لهذا فقد اهتم المجتمع الدولي في شقيه القانوني والتنظيري بنقاط الاختناق المنتشرة عبر بحار ومحيطات العالم من خلال تحديد مفهوم لها وتبيان أنواعها وكيفية تنظيم الملاحة بها، ومن خلال التعريف بالنظام القانوني للملاحة الدولية وأنواع المرور في المضائق البحرية ضمن المبحثين الأول والثاني، وهذا لأجل حماية الدول المشاطئة للمضائق البحرية وضمان مرور سفن الدول الأجنبية عبرها بما يكفل لها الحماية والمرور الآمن دون المساس بحرية وسيادة الدول المشاطئة، وهذا ما سيتم توضيحه في مباحث الفصل بالتطرق إلى دراسة التطور التاريخي للجغرافيا السياسية وتبيان أهمية الموقع الجغرافي للمضائق البحرية باعتباره عاملاً حاسماً مؤثر على الحركة السياسية للقوى الإقليمية والدولية انطلاقاً من دراستنا في المبحث الثالث لأهم مضيقين دوليين "مضيق هرمز وباب المندب"؛ وتبيان المكانة والأهمية الجيوسياسية التي يتمتع بها المضيقين وكيف تشكل هذه الأهمية عامل حاسم في توجيه سياسات القوى الإقليمية والدولية بحثاً عن مصادر الثروة ومناطق نفود جديدة أو نحو أفق للتعاون أو التنافس.

المبحث الأول: المضائق البحرية من منظور الجغرافيا السياسية

تتضح العلاقة ما بين المضائق البحرية باعتبارها عامل جغرافي حاسم في سياسات الدول المشاطئة للمضائق البحرية تحديداً ومعظم القوى الإقليمية والدولية؛ وهي العلاقة التي تفسر لنا درجة التفاعل ما بين الفرد أو الدولة ومجالها الجغرافي وتأثير الأخير فيها وفي موضوع دراستنا هذا يتمثل العامل الجغرافي تحديداً في المضائق البحرية، لهذا سنتناول بالدراسة والتحليل عبر المطالب الموالية المضائق البحرية وعلاقتها بالجغرافيا السياسية من خلال فهم التطور التاريخي الذي مرت به الجغرافيا السياسية وأهم المبادئ والمرتكزات التي استند إليها رواد هذا التخصص، كيف عرفوها وكيف حددوا

الفرق بينها وبين الجيوبولتيك، تم نتناول أهم نظريات الجيوبولتيك البرية والبحرية وكيف وُضِفت المضائق البحرية في السياسة الدولية.

المطلب الأول: التطور التاريخي للجغرافيا السياسية

بدأ اهتمام المفكرين القدامى بالجغرافيا السياسية من خلال الربط بين الجغرافيا والسياسة فقد كان مفهوم الجغرافيا السياسية أسبق في الظهور من خلال دراسة العلاقة ما بين الجغرافيا والسياسة فنجد أنه غالباً ما يتم توظيف الجغرافيا لأجل تحقيق مكاسب معينة سواء هيمنة، نفود، زعامة، ريادة سيطرة أي في الغالب تحقيق القوة وامتلاكها؛ وهي المطالب التي لطالما سعت الدول إلى بلوغها منذ بداية نشأتها، فرغم اختلاف التسميات وتطورها فيما بعد إلى اصطلاح الجيوسياسية أو الجيوبولتيك تبقى الغاية واحدة وتبقى الجغرافيا السياسية من أهم المفاهيم التي تساعد في فهم وتفسير واقع العلاقات الدولية، وبما أن الجغرافيا السياسية قد عرفت تطور مفاهيمي عبر التاريخ وصولاً إلى مفهومي الجيوسياسية أو الجيوبولتيك نتيجة التراكم المعرفي النابع من ايديولوجيات مختلفة ومدارس متعددة كان لزاماً معرفة مراحل تطور مفهومها، والتي سنتناولها في هذا المطلب من خلال الإشارة على أهم ما جاء به رواد الحقل وأهم اسهاماتهم عبر التاريخ وصولاً إلى الجيوسياسية المعاصرة سعياً منا إلى توضيح دور الجغرافيا في تحليل السياسة الدولية وتفسير مختلف الظواهر السياسية.

الفرع الأول: التصور الكلاسيكي للجغرافيا السياسية

تهتم الجغرافيا السياسية بدراسة التفاعل ما بين الإقليم الجغرافي والعملية السياسية التي تعني مجموعة الأحداث السياسية المتتابعة ومجموعة الإجراءات التي يتخذها الإنسان لخلق نظام سياسي والمحافظة عليه، كما تهتم الجغرافيا السياسية بدراسة المنظمات الدولية هذه الأخيرة التي تسعى للوصول إلى أهداف معينة كون له آثار على الوحدة السياسية، كما تتناول الجغرافيا السياسية دراسة بعض الظواهر السياسية كالحدود السياسية ودور الاستعمار عليها ودراسة العواصم والأنهار الدولية والممرات والقنوات البحرية، كما تهتم بدراسة مبدأ توازن القوى من خلال التكتلات الدولية وتأمين المصالح الاقتصادية للدول الكبرى[1].

[1] علي أحمد هارون، أسس الجغرافيا السياسية، ط1(القاهرة، دار الفكر العربي، 1998)، 11.

فاهتمام الجغرافيا السياسية يشمل العديد من المجالات خاصة ما تعلق منها بالدور السياسي للدولة ومكانتها الإقليمية والدولية؛ لهذا كانت الممرات البحرية باعتبارها مناطق حيوية من ضمن أهم استراتيجيات الدول التي تسعى إلى تحقيقها إما بالسيطرة على هذه الممرات أو بضمان استمرارية تواجدها بها.

تعد الجغرافيا السياسية فرعاً من فروع الجغرافيا، وبدأ ظهورها كعلم مستقل في القرن التاسع عشر تزامنا مع ظهور وحدات سياسية جديدة وما ترتب عنها من محاولة اقتسام بعض الوحدات بين الدول، بالإضافة إلى التطور الفكري والحضاري الذي صاحبه زيادة في السكان وما نتج عنه من تباين ما بين البيئات والأوطان والأقاليم التي تتضمنها الوحدات السياسية[1].

أما عن البوادر الأولى لهذا العلم فقد امتدت إلى الإغريق منذ عام 300 قبل الميلاد لتليها المرحلة التي بدأ فيها الاهتمام بالدولة ومشكلاتها ومع تنامي عدد الدول أصبح الوضع أكثر ملائمة لاعتماد أسلوب التحليل الجيوسياسي بعدما التقت الجغرافيا بالسياسة، أو ما أسماه "أرسطو" Aristotile (384– 322 ق.م) بالدولة المثالية والتي ينبغي حسبه أن تكون قريبة من ميناء بحري ليفتح لها أبواب التجارة مع العالم الخارجي، وتجمعهم أهمية ودور موقع اليونان الجغرافي الذي يتميز عن باقي الأقاليم بالاعتدال ما جعله يتبوأ مكانة ريادية على باقي شعوب العالم، وقد سبقه إلى ذلك كل من "هيرودوت" و"ثيوسيدايدس" في أن معظم الأقاليم اليونانية تميزت بالقوة والنمو والازدهار بفضل العوامل الطبيعية التي شكلت لها حصون منيعة من كل أشكال الغزو الخارجي[2]، كما تناول "أفلاطون" plato (428– 347 ق.م) في كتابه الجمهورية الموضوعات التي ترتبط بالجغرافيا السياسية والمتعلقة بنشأة الدولة ووحدتها التي تتحقق بترابط سكانها وتجمعهم.

كما أشار "استرابو" Strabo (64 ق.م– 23م) في كتابه "الجغرافية" أن إقامة الامبراطورية القوية والتي تكون بوجود الحاكم القوي والموقع الطبيعي الملائم؛ وحسبه تعد ايطاليا الدولة الأقوى بفضل

---

[1] محمد أزهر سعيد السمّاك، الجغرافيا السياسية بمنظور القرن الحادي والعشرين، ط1(الأردن، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع،)2001، 21.

[2] جلال خشيب، "الجيوبولتيك في القرن الحادي والعشرين: انتصار الجغرافيا وعودة عالم ثيوسيديديس"، مركز دراسات الوحدة العربية، من موقع على الأنترنيت: https://cutt.us/rkbwb ، اطلع عليه بتاريخ: 2022/04/04، بتوقيت: 15:00سا.

موقعها الجغرافي المتميز ومناخاها الملائم ومواردها المتعددة[1]، ويضيف استرابو إلى أن القوى العالمية لا تتكون في الهوامش البحرية، وإنما تتمركز في الأقاليم القارية الكبيرة وتمثل أوروبا في نظره مركز هذه القوى[2].

كما طرح ابن خلدون (1372–1405) في كتابه "المقدمة" الجغرافيا السياسية وما يرتبط بها من قبيلة و نشأة الدولة وعوامل انهيارها، والصراع ما بين البدو والحضر فكتب حول علاقة الإنسان بالبيئة وركز على عاملان أساسيان في حياة الإنسان أحدهما متعلق بالبيئة الطبيعية والآخر متعلق بالخبرات الثقافية والتاريخية وتأثير المناخ على طبائع الأفراد وسلوكياتهم[3].

لنجد أنه قد تشابهت كل من أفكار ابن خلدون و"بودان" Boudin و"مونتيسكيو" Montesquieu في ابراز دور التضاريس والعوامل المناخية التي تتنوع حسب الموقع الجغرافي في تأثيرها على الفكر البشري وإنتاجه المعرفي والذي يحدد مدى تقدم تلك الأمة عن باقي الشعوب والأمم الأخرى.

كما توضحت معالم الجغرافيا السياسية في كتابي الجمهورية لبودان (1530–1576)، الذي أكد على أن شكل الجمهورية يجب أن ينسجم مع الأخلاق التي بدورها تتأثر بالمناخ والتضاريس[4]، كما نجد أهمية ودور العامل الجغرافي في كتاب روح القوانين لمونتسكيو الذي وضح العلاقة ما بين المناخ وسطح الأرض وحياة الشعوب والقوانين والنظم السياسية وكيف أن المناخ البارد يرتبط بالحرية السياسية أما المناخ الحار فيساعد على العبودية والحكم المطلق، ومع منتصف القرن السابع عشر درس "السير وليم بتي" Sir William Petty العلاقة بين الدولة وبيئتها الجغرافية في كتابه عن "إيرلندا" وفيه حدد شكل الدولة الجغرافي والمساحة المثلى التي تساعدها في السيطرة على جميع أطرافها، وأهم الطرق البحرية العالمية، لنصل إلى أعمال "كارل ريتر" Karl Ritter خلال القرن

---

[1] هارون، أسس الجغرافيا السياسية، 14.

[2] السماك، الجغرافيا السياسية، 32.

[3] خليل حسين، الجغرافيا السياسية دراسة الأقاليم البرية والبحرية والدول وأثر النظام العالمي في متغيراتها، ط1(بيروت دار المنهل اللبناني، 2009)، 22.

[4] السمّاك، الجغرافيا السياسية، 33.

التاسع عشر الذي اهتم بدراسة أثر البيئة على الثقافات والحضارات وأن الثقافة أو الحضارة لكي تبقى وتستمر يجب أن تصارع غيرها وتقضي على الحضارات الضعيفة حتى تضمن بقائها[1].

ليشهد النصف الثاني من القرن التاسع عشر ظهور أفكار ودراسات جديدة في العلوم البيولوجية تحديداً في النظرية الجديدة لتشارلز "داروين" Darwin عام 1859 والتي أثرت على العلوم الأخرى ودراسات كل من سبنسر وراتزل[2]، لتبدأ أوروبا بحلول عام 1815 تبحث في المناهج الجغرافية الحديثة خاصة في ألمانيا وما ساعد على تحقيق التطلعات الجديدة للجغرافيا هو النتائج العلمية التي توصل إليها العلم في جميع الميادين ما ساعد على تراجع التفسير الغيبي والحتمية الروحية التي كانت سائدة ومسيطرة على عقول الناس واحلال محلها العقلانية البحثية عند "كانت" Kant 1724-1804(فيلسوف ألماني وصاحب نظرية العقل والصرف) والفلسفة الوضعية القائمة على التجربة عند "أوغست كونت" Auguste Comte1798-1857؛ بالإضافة إلى ما شهده القرن التاسع عشر من تطور صناعي ليصبح الاقتصاد بذلك أولى اهتمامات السياسة، ليعطي هذا التقدم أهمية أكبر للجغرافيا لتصبح بذلك مختلف العلوم وفي مقدمتها السياسة تعود إلى الجغرافيا في تفسير أصولها واتجاهاتها لتظهر بفعل هذا التطور والارتباط الحاصل ما بين الأرض والسياسة أربعة مدارس للجغرافيا السياسية تزامنت تقريباً في وقت واحد وفي دول معينة هي انجلترا، فرنسا، وألمانيا والتي تزعمها كل من ماكيندر وراتزل وفيدال دولا بلاس، أما في الولايات المتحدة الأمريكية نجد ديفيس مؤسس الجغرافيا الطبيعية وماهان صاحب مدرسة الجغرافيا السياسية الأمريكية[3]، وهي الأفكار والاتجاهات التي كانت نابعة من نهج فكري خاص بانتماء كل مفكر والطبيعة القومية لبلده، لهذا اختلفت مناهج واستنتاجات مدارس الجغرافيا السياسية في تفسير المواقف السياسية، ووفقاً لذلك سنسعى إلى ذكر أهمها في إشارات سريعة كإحاطة مجملة بمختلف أفكار ومفكري الجغرافيا السياسية.

انتقل بعدها اهتمام الجغرافيا السياسية من التركيز على دراسة الوحدات السياسية إلى دراسة الأساس الجغرافي للدولة، وهي المرحلة التي بدأت على يد الألماني "فريديريك راتزل" Friedrich Ratzel(1844-1903) وزميله كارل ريترCarl Ritter (1779-1859) الذي يعد المؤسس

---

[1] هارون، أسس الجغرافيا السياسية، 15- 16.

[2] حسين، الجغرافيا السياسية دراسة الأقاليم، 24.

[3] بيير سيليربيه، الجغرافية السياسية والجغرافية الاستراتيجية، تر: أحمد عبد الكريم ط1(الأهالي للطباعة والنشر والتوزيع، 1988)،19-21.

الحقيقي للجغرافيا السياسية الحديثة، وقد ظهرت آراء راتزل في كتابه "الجغرافيا السياسية" Politisch Géographie في عام 1897 والذي بين فيه العلاقة ما بين الدولة والأرض وأثر البيئة في الدولة وقد اهتم في تحديد أسس الجغرافيا السياسية بالموقع الجغرافي والمساحة، حيث درس موقع الدولة على الخريطة والمجال الذي يمكن أن يتحرك فيه سكانها[1].

كما نشر راتزل كتاب له عام 1900 والذي ركز فيه على أهمية البحر في توحيد الشعوب وخاصة المحيط الهادئ وما له من مكانة ستجعل من دوله المطلة عليه تحظى بالمكانة والقوة العالمية في المستقبل[2]، بالإضافة إلى دراساته المتعددة عن الدولة فنجد أن راتزل ينظر إليها على أنها عبارة عن اتحاد بين السكان والمساحة يبدأ نموها من نواة صغيرة تبدأ في الاتساع لتضم أطرافاً جديدة، وما الحدود السياسية حسبه إلا مناطق التقاء واحتكاك قد تؤدي إلى نشوب الحروب بسبب ضيقها لدى الدول الضعيفة واتساعها بالنسبة للدول القوية التي لديها قدرة أكبر على التوسع على حساب الدول المجاورة، وهي الفكرة التي عملت على تجسيدها الألمان سابقاً ومنه فقد اعتبر الحدود السياسية بمثابة العضو الخارجي للدولة الذي يضمن قوتها وبقائها أو يكون سبب في ضعفها واضمحلالها، وقد طور أفكاره حول الكرة الأرضية والتي شبهها بالحضارات البشرية تنمو وتتطور وتموت حيث قسم الأرض إلى قسمين هما اليابس "القارات" التي قسمها إلى عالم قديم وحديث، والماء "المحيطات"، واعتبر أن كل القارات هي وحدة طبيعية واحدة وما الإنسان إلا جزء من هذه الوحدة الكاملة، كما اهتم راتزل بدراسة التأثير البيئي على الوحدات السياسية واعتمد في ذلك على مبدأ ريتر حول الحضارات العضوية، لذلك فقد شبه الدولة بالكائن الحي ووصفها على هذا الأساس وهي الكائن الذي يعيش ضمن مجال معين يسعى إلى توسيعه وهو المجال الذي يعرف بالمجال الحيوي Le Bensraum بالألمانية أو Living Room بالإنجليزية، وقد اهتم راتزل بتحديد القوانين التي تحكم الدولة ضمن مجالها الحيوي والتي حددها في مقال له بعنوان: "القوانين السبعة التي تحكم الأرض للدولة"[3] وتمثل هذه القوانين المحددات الأساسية لجغرافيته السياسية والتي أجملها في النقاط السبعة التالية:

---

[1] هارون، أسس الجغرافيا السياسية، 16.

[2] فتحي محمد أبو عيانة، الجغرافيا السياسية(دار المعرفة الجامعية، 2004)، 24.

[3] نفس المرجع، 16-17.

1- تعتمد الدول في حجمها وشكلها على سكانها الذين يعيشون على ترابها ويستمدون قوتهم منها ويرتبطون بها ارتباطاً روحياً، ونفس الشيء بالنسبة للجغرافيا السياسية حيث يمثل الشعب الموجود على رقعة ثابتة في جزء من الأرض يميز بها نفسه عن الأخرين، يكون السكان ضمن هذا الفضاء في حركة داخلية مستمرة تتحول تلقائياً إلى حركة خارجية إما باحتلال جزء جديد من الأرض أو بالتخلي عن حيازة أرض سابقة، حجم الدولة ينمو مع ثقافتها فتوسع مجالها الجغرافي ما هو إلا نتاج الجهود المادية والفكرية للأجيال المتعاقبة، فالثقافة هي التي تخلق الأسس الضرورية لتماسك أفراد المجتمع، بالإضافة إلى التأثير الهائل للتجارة التي تعمل كقوة دافعة للتوسع خاصة مع زيادة الضغط السكاني، لهذا فقد كانت القوة الثقافية من أهم وسائل تشكيل الدول وما يؤكد ذلك هو أنه جميع الدول الكبرى في الماضي أو الحاضر تنتمي إلى الشعوب المتحضرة (الدول الكبيرة الواقعة في أوروبا والمناطق الاستعمارية الأوروبية عدا الصين الدولة القارية الوحيدة التي لا تنتمي إلى المجال الثقافي الأوروبي)[1]؛

2- في المراحل الدنيا من الحضارة يتم تنظيم الشعوب في دول صغيرة فكلما انحدرنا أكثر في مستويات الحضارة أصبحت الدول أصغر وهكذا يصبح حجم الدولة أحد مقاييس مستواها الثقافي، وأهمية طرق المواصلات التي يتم فهمها أكثر والتعامل معها من منظور الجغرافيا السياسية؛ وفي هذا يذكر راتزل اهتمام كل من دولتي إيران وأمريكا قديماً بإنشاء الطرق التجارية والقنوات والتي تمهد للتأثيرات السياسية والتي كان الهدف منها خدمة وتوحيد الدولة، زد على ذلك ما توفره شبكات الأنهار باعتبارها تنظيم طبيعي لتنمية الدول، ويقدم في هذا الصدد أمثلة تاريخية عن الحضارات والدول القديمة وكيف تتشكل العلاقة الوثيقة بين الاكتشافات الجغرافية ونمو الدولة (مثل الإسكندر وقيصر وفاسكو دا جاما وكولومباص) ومن النجاحات المعاصرة في السياسات التوسعية هو التوسع الروسي في آسيا الوسطى تحت وصاية الجغرافيا؛

3- يتم نمو الدولة بضم مجموعات أصغر إلى مجالها الجغرافي وعملية الإدماج الإقليمي هذه تفرض وجود علاقة وثيقة ما بين السكان وأرضهم، حتى يصح القول عن شعب ما أنه متجذر فعلى مدار التاريخ ارتبطت الأمة باعتبارها كيان عضوي بالأرض التي توجد عليها، فالأمة

[1] Friedrich ratzel, the laws of the spatial growth of states, 18-19, web: http://ambijat.wdfiles.com/local--files/references-ma/ratzel.pdf, in: 12/02/2022, 23:14h.

حسب راتزل تكافح بدمها وعرقها حتى تصبح الأرض ملكاً لها وإمكانية الانفصال عنها تبقى فكرة شبه مستحيلة[1]؛

4- الحدود السياسية هي الجهاز المحيط بالدولة ويزيد نموها المكاني ويتسع كلما تم دفع هذه الحدود نحو الخارج، فكلما كانت الحدود أكبر كلما كان النمو المحيطي أكثر وضوحاً لهذا سعت كل من الهند البريطانية وروسيا إلى تغطية جميع الأراضي التي تقع بينهما تماماً مثلما فعلت روما بغزوها لبلاد الغال ضد تقدم الجرمان والتوسعات الألمانية شرقاً، وأمريكيا إلى الغرب وسياستها التوسعية جنوباً باتجاه الأرجنتين، فالحدود تمر بنفس التطور الذي تشهده المنطقة وبقدر ما تكون الدولة محاطة بمساحة فارغة سياسياً فإن فرص المواجهة والتصادم تقل شيئاً فشيئاً؛

5- تسعى الدولة في نموها إلى تحديد مواقفها وقراراتها السياسية من خلال اختيار المواقع الجغرافية الجيدة في المنطقة حيث كثيراً ما تشكلت الدول على طول البحار والأنهار والبحيرات وفي السهول الخصبة وفي الصحاري والسهوب والجبال، وهو ما حدث في كل من أمريكا الشمالية واستراليا وجنوب أفريقيا وسيبيريا بفضل المزايا التي توفرها هذه المناطق للمستعمرين الأوائل وتوسع ألمانيا على طول بحر الشمال وبحر البلطيق ويعد ضم انجلترا لجزر القنال من الأمثلة على ذلك، لهذا أكد راتزل على أنه في المراحل الأولى تميل الدول إلى التمركز على طرق التجارة أو بالقرب منها وهو ما يتضح لنا في السودان مثلاً ومعظم المناطق الداخلية في أفريقيا ما يولد لذا الدول رغبة أكبر في ضم المناطق الطبيعية والسعي في الوصول إلى السواحل[2]؛

6- المحفزات الأولى لنمو الدولة تأتي من الخارج عن طريق الهجرة والتي تحمل معها التجارة البحرية؛ فيشير راتزل إلى أن العديد من الدول زادت قوة واتساع بزيادة عدد الهجرات إليها وتجانس سكانها الأصليين مع المهاجرين، ويضرب مثال بأمريكا التي توسعت إلى المناطق التي يقطنها الهنود والمنتشرة في جميع أنحاء أمريكا استراليا وأفريقيا من هنا يأتي مفهوم الدولة الكبيرة التي يتم نقلها إلى مناطق الدول الصغيرة؛

[1] Ibid, 22.
[2] Ibid, 23- 25.

7- الاتجاه نحو الإقليمية يتطلب الارتباط والاندماج من دولة إلى أخرى وضرورة الاقتناع بحتمية الانضمام والاتحاد على الأقل اقتصادياً ضد عمالقة روسيا وأمريكا الشمالية وبريطانيا، فالموقع الجغرافي الكبير وحده لا يكفي لتحقيق التقدم والمكانة المرجوة فنجد الصين مثلاً رغم مساحتها الواسعة إلا أن تعاني مشاكل تستدعي مواجهتها[1].

كما تناول راتزل دراسة الحركات البشرية والهجرة والغزوات وإنشاء المستعمرات وهي أهم العناصر التي تتناولها وتركز عليها الجغرافيا السياسية اليوم، لهذا اهتم الألمان بأفكار راتزل ووظفوها لتوسيع المجال الحيوي لبلادهم بما يحقق مصالحهم على حساب جيرانهم كاستغلال هتلر لبعض المفاهيم الجغرافية بطريقة خاطئة ما أضفى لبس في فهم العلاقة ما بين الجغرافيا والسياسة لدى العامة وارتبطت هذه العلاقة لديهم بمفهومي الغزو والعدوان؛ لهذا عرفت الجغرافيا السياسية مجموع انتقادات كونه (هتلر) أعطى لعامل المكان أو الموقع دوراً هاماً في تشكيل الدولة وتجاهل عوامل أخرى حسب اعتقاد "هاسنجر" M. Hassinger والتي لا تقل أهمية عن الموقع كالعامل البشري الذي أشار إليه هاسنجر ودوره في تحديد الأوضاع السياسية للدولة، كما يتفق مع راتزل في أن الدول تستمد قوتها من أقاليمها في ظل العلاقة المتبادلة بين الدولة والمكان أو الموقع، في المقابل يدافع بعض المفكرين الألمان عن طرح راتزل ليؤكد كل من "جوستاف وأوفربك" Overbeck و Gustave أن راتزل أشار إلى عوامل أخرى في أبحاثه ودراساته مؤكداً على وجود العامل البشري ودوره في إعطاء القيمة السياسية للدولة وأنه لا يجب المغالاة في فهم أن للموقع أو المكان الدور الأسمى في الجغرافيا السياسية عند راتزل، ليزيد كلن على أفكار راتزل في أن الدولة كائن عضوي وأنها ذات شعور وقدرات فكرية وحسبه أن الدولة في سعيها للتطور ليس من الضروري توسعها إقليمياً بقدر ما يجب عليها الاستفادة من التقدم الثقافي والفني حتى تحقق وحدة طبيعية ملائمة ومتجانسة داخلياً أيضاً، حيث كتب في كتابيه الأول عام 1917 بعنوان "الدولة كمظهر من مظاهر الحياة"، والثاني عام 1920 بعنوان "الأسس اللازمة لقيام نظام سياسي" وفيه قسم الدراسات المرتبطة بالدولة إلى السياسة الأرضية (الجيوبولتيك)، السياسة الشعوبية (الانثوبولتيك) السياسة الاجتماعية (السيوبولتيك) والسياسة

[1] Ibid, 26-28.

الاقتصادية (الأيكوبولتيك) وبذلك يعد كلن أول من استخدم عبارة جيوبولتيك Geopolitic ويعني بها البيئة الطبيعية للدولة[1].

ليتضح إن زيادة الارتباط ما بين الجغرافيا والسياسة زاد وتوسع بزيادة اهتمام المفكرين والعلماء في جميع التخصصات بالجغرافيا، وتأثير التقدم العلمي على هذه العلاقة من خلال تفسير فكرة نشأة الدولة ونموها وتشبيها بالجسم البشري والعلاقة الوطيدة ما بين الأعضاء هي نفس الفكرة التي تم اسقاطها على الدولة في علاقتها بالعوامل الجغرافية.

بعد فهم العقلية الجرمانية عند راتزل والتي ساعدته على بناء مذهبه كأسلوب للعمل السياسي القومي؛ لتثمر بظهور نظريته حول المجال الحيوي، يأتي بعده أهم مؤسس بالمدرسة الألمانية الفرنسي فيدال دولا بلاس الذي ينظر للأشياء بنظرة أكثر موضوعية والتي كثيراً ما كان يحيطها النقد تجاوزاً للوضع الراهن، أما ماكيندر فقد تميزت أفكاره بنظرة أكثر واقعية واستنتاجات علمية واضحة ودقيقة وسنتطرق لأهم أفكاره في العناصر الموالية، وبالرجوع إلى فيدال دولا بلاس نجد أن بحثه حول الظاهرة الجغرافية لم يقتصر على المكان فقط بل شمل الزمان أي التاريخ والعلاقات مع الظواهر الأخرى سواء كانت جغرافية أم لا، ولأن هذا الحدث التاريخي أو العلاقات غير ثابتان فهو يضفي على الظاهرة الجغرافية نوع من الميوعة ويفقدها صفة الثبات[2].

أسس بعدها "هوسهوفر" Haushofer (1869–1946) معهد ميونيخ للجيوبولتيك عام 1920 والذي تأثر بأفكار سابقيه (راتزل وكلن)، إذ حول هوسهوفر مفهوم الجيوبولتيك لخدمة الأغراض القومية لألمانيا وعلى الأخيرة السعي لتحقيق مجالها الحيوي* والذي كان مرادفاً للتوسع العسكري لهذا كانت معظم الدراسات التي يقوم بها المعهد خدمة لمطامع ألمانيا التوسعية، إذ بدأت مجلة الجيوبولتيك الألمانية بنشر آراءه حول المجال الحيوي وهي الأفكار التي تبنتها ألمانيا وعملت

---

[1] هارون، أسس الجغرافيا السياسية، 18– 20.

[2] سيليرييه، الجغرافيا السياسية، 22.

* يعرف المجال الحيوي عند هوسهوفر او الحيز المكاني بأنه حق الدولة باكتساب فضاء واسع وتوفير مصادر طبيعية لشعبها على اعتبار أن الحاجات المتنامية للدول الأقوى في زيادة وتنافس على حساب الدول الأضعف، وعرفه الباحث ماكوين اوينز بأنه دراسة الأهمية السياسية والاستراتيجية للجغرافيا في اطار السعي إلى القوة العالمية، من: يونس مؤيد يونس مصطفى،آسيا والالتزام الاستراتيجي الأمريكي، دراسة العلاقة التأثيرية لاستدامة القيادة العالمية،(الاسكندرية، المركز الأكاديمي للنشر، 2022)، 165.

على تجسيدها في سياستها التوسعية خاصة بعد انتصارها على فرنسا عام 1870 وبروزها كقوة قارية تنافس الصناعة والتجارة البريطانية؛ لتصبح فكرة المجال الحيوي محل اهتمام القادة الألمان وسبيلهم نحو التقدم والقوة وقد اتفق مع راتزل حول الأهمية الاستراتيجية للمحيط الهادئ باعتباره منطقة للسيطرة على العالم؛ ولهذا يرى في الحدود البحرية الطريق إلى مختلف البحار، وما السيادة البحرية إلا احدى أسس وركائز القوة العسكرية التي تقوم على الجيش والأسطول وسلاح الطيران، وأن فكرة نهاية الصراع ما بين الدول لا تنتهي إلا بوصول القوة البرية إلى الشاطئ البحري[1].

ليتضح انطلاقاً مما قيل أن البحر إلى جانب العوامل الجغرافية الأخرى المتعلقة بالموقع والمساحة والسكان حظي باهتمام دارسي الجغرافيا السياسية مند القدم؛ لما له من مكانة ودور في رسم وتحديد قوة الدول وتفوقها، لهذا فقد اهتمت الدول بتجسيد هذه الأفكار في سياساتها الداخلية والخارجية حسب ما توفرت عليه من امكانات وقدرات، ونتيجة لذلك فقد عرفت الدول ومنذ نشأتها فوارق فيما بينها، والتاريخ شاهد على ما حظيت به الدول البحرية من تقدم وازدهار بفضل موقعها المطل على البحار العالمية، والذي ساهم في تطورها التجاري والاقتصادي والعسكري وهي الأفكار التي ستناولها بنوع من التفصيل في العناصر الموالية.

يتضح مما سبق أن العصر الذهبي للجغرافيا السياسية الكلاسيكية كان في الفترة ما بين نهاية القرن التاسع عشر ونهارية الحرب العالمية الثانية، أي ببلوغ التنافس السياسي العالمي ذروته حين أصبح للقوى العالمية المتنافسة (بريطانيا، ألمانيا، روسيا والولايات المتحدة الأمريكية) منظرين جيوسياسيين ومدارس أنتجت ونظرت لأهم الأفكار الجيوبولتيكية التي ساعدت على ضمان وتعزيز قوة بلدانهم.

الفرع الثاني: دراسات الجغرافيا السياسية الحديثة

وصولاً إلى المرحلة المعاصرة التي اهتمت بحوثها وكتاباتها بدراسة الوحدات السياسية وقدراتها وعلاقاتها مع بعضها البعض ومن المفكرين الذين اهتموا بذلك "وتلسي" Darwent Whittlesey (1890–1956) في أهم مؤلفاته بعنوان "الأرض والدولة" The Earth and the State إذ يرى أن الجغرافيا السياسية تهتم بدراسة الاختلاف الحاصل في الظواهر السياسية أهمها الدولة باعتبارها أولى

[1] نصري ذياب خاطر، الجغرافيا السياسية الجيوبولتيكا، ط1(الجنادرية للنشر والتوزيع، 2010)، 50–52.

هذه الظواهر، لهذا درس العلاقة ما بين الدولة وبيئتها الجغرافية، أما "بومان" Bowman (1878-1950) الذي استطاع تطبيق الجغرافيا على المشكلات السياسية والاقتصادية فترتي الحرب والسلم من خلال كتابيه الأول بعنوان "العالم الجديد" The New Word، والثاني عن "الجغرافية والجيوبولتيك" Geography and Geopolitic ليوصف كتابه العالم الجديد كأول كتاب في تاريخ الدراسات الجغرافية جمع ما بين المشاكل السياسية الرئيسية في مختلف أنحاء العالم ودراستها دراسة تحليلية مرتبطة بالنظام العام العالمي[1].

لنصل مع التطور المعاصر للجغرافيا السياسية إلى أهمية العامل البحري في دراسات "ماهان" Mahan (1840-1914) الذي يؤكد على العامل الأكثر تأثيراً في قوة الدولة والذي لا يعود إلى حجم المساحة التي تشغلها بقدر ما يعود إلى ما تملكه الدولة من سواحل وموانئ تسيطر عليها، وأن الزعامة العالمية ستكون للدولة المتحكمة في البحار وهي أهم الأفكار حول القوة البحرية التي تجسدت في كتابه "أثر القوى البحرية في التاريخ"، ليأتي بعده "هارتسهورن" Richard Hartshorne الذي درس العلاقة ما بين النشاط السياسي للأفراد وتنظيماته من جهة والظروف الطبيعية للأرض من جهة أخرى، فالجغرافيا السياسية حسبه هي تحليل القوة وتقييم الوزن السياسي للدولة، أي تحليل لتركيبتها وتكوينها وخصائصها الطبيعية والبشرية ومواردها وانتاجها ومشكلاتها المختلفة أي كل ما يؤثر على قوتها بالتركيز على الأبعاد الجغرافية للجغرافيا السياسية؛ ففي الوقت الذي ركز فيه الجغرافيون الألمان على اعتبار أن الدولة كائن حي فإن هارتسهورن يعتبر الدولة مساحة فريدة وعلى الجغرافيين السياسيين الاهتمام بدراسة دولة معينة من خلال بيئتها ودراسة الجماعة السياسية من الجانب الجغرافي الذي تتواجد به، لتعيد كتابات كل من هارتسهورن وويتسلي الدور والمكانة للجغرافيا السياسية بعد الحرب العالمية الثانية، بعدها قدم الجغرافيون الأمريكيون أغلب التطورات المنهجية وتم ادخال مقررات الجغرافيا السياسية في جامعات ومدارس الولايات المتحدة الامريكية[2].

أما عن "هالفورد ماكيندر" Halford Makinder(1861-1946) الإنجليزي فتعد نظريته حول قلب الأرض Heart Land بداية لتوجه الجغرافيا السياسية إلى دراسة الكتل الإقليمية كوحدة سياسية، وهي الأفكار التي نشرت ضمن مقال له عام 1904 والتي طورها في شكل كتاب صدر عام

[1] هارون، أسس الجغرافيا السياسية، 23.

[2] حسين، الجغرافيا السياسية دراسة الأقاليم، 43-44.

1919، حيث يرى فيه أن السيطرة على العالم تتطلب تحقيق السيطرة على أوراسيا (قلب الأرض أو الهارتلاند) لتتوسع إلى المناطق الهامشية والسيطرة على المناطق المحورية وبالتالي استغلال كل موارد المنطقة التي تحقق له قوة بحرية عسكرية أكبر[1]، وفي اعتقاد ماكيندر أن توزيع الأراضي والبحار هو عامل أساسي للتمييز بين القوى البحرية والقوى القارية، فالدولة التي تمتلك قوة قارية متجانسة ومنفتحة على البحار والمحيطات تكون قد حققت السيادة بامتلاكها للقوتين البحرية والبرية معاً، وقد تجسدت هذه الكتلة القارية عند ماكندر في دولة روسيا التي ينقصها فقط الوصول إلى المنافذ البحرية لتحقق الهيمنةالعالمية[2]، وهي الأفكار التي نجدها مجسدة اليوم في السياسة الدولية.

في المقابل لم يتفق "نيكولاس سيبكمان" Spykman Nickolas مع ماكندر حول أهمية قلب الأرض إذ ركز على النطاق المحيط به والذي اطلق عليه اسم الحافة (الاطار) Rimland أو الأرض المحيطة، وهي المنطقة التي ركز عليها في نظريته الهلال الداخلي أو المنطقة الانتقالية الوسطى والتي تعد بالنسبة له أكثر أهمية من منطقة القلب[3].

لتبقى الجغرافيا السياسية حتى 1960 بعيدة عن الثورة الكمية التي أدخلت عدة تغيرات على الجغرافيا، فكانت الجغرافيا السياسية بعيدة عن هذا التأثير وبحلول عام 1968 بدأ الجغرافيون السياسيون يهتمون بإدخال المنهج الكمي على الجغرافيا السياسية حتى تصبح علماً كمياً، وبدأ ذلك واضحاً في الدراسات الانتخابية وتعديل الحدود الإدارية، ليستمر هذا التطور في الجغرافيا السياسية مع منتصف السبعينات[4].

من خلال ما تم تقديمه حول التطور التاريخي للجغرافيا السياسية نجد أن الجغرافيا السياسية قديماً أو حديثاً تهتم بدراسة المكان الذي يقطنه الأنسان، هذا المكان الذي يتفرع إلى مجموع تقسيمات تشكل عوامل قوة أو ضعف للدول ضمن حدود سياسية معينة تتميز بها دولة عن أخرى، ليشكل بذلك إطار لممارسة السلطة السياسية بهدف تحقيق مصالح معينة أو احداث تغيرات ضرورية، لهذا كان للموقع الجغرافي وما يضمه من أراضي ذات المساحات الواسعة على وجه التحديد والبنية الطبيعية

---

[1] أحمد داوود أوغلو، العمق الاستراتيجي موقع تركيا ودورها في الساحة الدولية، تر: محمد جابر ثلجي وطارق عبد الجليل، ط2 (مركز الجزيرة للدراسات، الدار العربية لعلوم ناشرون،2011)، 129.

[2] سيليرييه، الجغرافيا السياسية، 23–24.

[3] هارون، أسس الجغرافيا السياسية، 25– 26.

[4] حسين، الجغرافيا السياسية دراسة الأقاليم، 44–45.

والمناخية والتضاريسية لهذه الرقعة عاملاً أساسياً بالنسبة للجغرافيا السياسية في تحديد توجهات الدول وسياساتها، وهذا ما سيتم توضيحه والتطرق إليه في المطلب الموالي من خلال إبراز أهمية المواقع البحرية والبرية عند أهم مفكري ورواد الجغرافيا السياسية.

ليبقى المعطى الجغرافي إحدى أهم الركائز الأساسية في فهم السياسات الخارجية للدول لأن الجغرافيا هي أهم عنصر تستمد منه السياسة الخارجية دوافعها وتوجهاتها، ومن هنا تتضح العلاقة الوطيدة ما بين صانع القرار وبيئته الجغرافية.

الفرع الثالث: مفهوم الجغرافيا السياسية وعلاقتها بالجيوبولتيك

عرفت دراسة العلاقة ما بين السلوك البشري وبيئته الطبيعة تطوراً ملحوظاً مع التقدم العلمي وزيادة الارتباط مع الطبيعية ودور الأخيرة وتأثيرها على توجيه السلوك البشري، وهذا ما تم توضيحه في المبحث السابق من خلال التعرف على التطور الذي عرفته الجغرافيا السياسية وكان واضحاً أن الكثير من المفكرين اهتموا بدراسة العلاقة بين السلوك السياسي والجغرافيا على الرغم من أنه لم يكن يعرف بالمفهوم الحالي، لتستقل مع مرور الزمن الجغرافيا السياسية وتحديداً مع نهاية القرن التاسع عشر كميدان علمي مختص له منهجه ومجاله الدراسي على الرغم من ارتباط مفهومها في كثير من الأحيان ببعض العلوم الأخرى كالتاريخ، لهذا اختلفت التعاريف وتعددت بتعدد المفكرين والمدارس رغم أنه اختلاف لا يمس بجوهر المفهوم أكثر من أنه اختلاف في الصياغة وهو ما سيتم ملاحظته من خلال مجموع التعاريف التي سنتطرق إليها ضمن هذا العنصر.

أولاً: مفهوم الجغرافيا السياسية

تعني الجغرافيا السياسية دراسة البيئة الخارجية التي تواجهها كل دولة عند تحديد سياساتها واستراتيجيتها الخاصة على اعتبار أن هذه البيئة هي وجود دول أخرى تكافح أيضاً من أجل البقاء، أي أن الجغرافيا السياسية هي تأثير الجغرافيا على الانقسامات البشرية ووفقاً لما أشار إليه نابليون في أن معرفة الخصائص الجغرافية لأمة ما تعني معرفة سياستها الخارجية[1].

[1] روبرت. د كابلان، انتقام الجغرافيا، ما الذي تخبرنا به الخرائط عن الصراعات المقبلة وعن الحرب ضد المصير، تر: إيهاب عبد الرحيم علي(الكويت: عالم المعرفة، 2015)، 83.

ليعرفها "هارتشورن" Hartshorne: "بأنها تحليل القوة بهدف تحديد الوزن السياسي للدولة بكل مايعني هذا وما يفترض من تحليل لتركيبها وتكوينها وخصائصها ومعطياتها طبيعياً وبشرياً ومن حيث الموارد والإنتاج والمشكلات والعقبات وكذلك أهدافها ومثلها أي كل ما يؤثر في قوتها ويسهم أو يحد من ثقلها"[1].

لهذا نجد أن الجغرافيا السياسية تهتم بالتباينات المساحية للظاهرة السياسية وتعطي اهتماماً خاصاً للمساحات التي تنتظم سياسياً في وحدات ذات حدود وتبحث في مقوماتها والعوامل التي ساعدت على قيامها والهدف من وجودها.

يعرفها "دوكلاس" Douglas بقوله: "أن الجغرافيا السياسية عندما تركز على الدولة فإنها تهتم أساساً بالطبيعة الجغرافية وسياستها Policy واستراتيجيتها القومية National Stratégy (وهذه الاستراتيجية ترتبط بالأمن القومي لتلك الدولة الذي تعمل على تحقيقه) ثم قوتها، فالدولة تقوم لتحقق وظيفة هي غالباً ما تترجم على أنها رغبة أمة لإثبات هويتها أو شخصيتها السياسية في مساحة الأرض التي تعيش فوقها".

كما يعرفها "جاكسون" Jackson في كتابه Political and geography relation: "بأنها دراسة الظاهرات السياسية في إطارها المكاني سواء كان متضمناً الحدود السياسية والأنماط الجغرافية الناجمة عن تطبيق سلطة الحكومة أم مدى استقرار الوحدات السياسة الجديدة".

لتهتم الجغرافيا السياسية عند" الكسندر" Alexander بدراسة الأقاليم ومظاهر فوق سطح الأرض أما عند "باوندز" pounds فالجغرافيا السياسية تركز على ملامح الدولة وسياستها وقوتها، أما "جاكسون" Jackson فيحصر دراسات الجغرافيا السياسية في دراسة الظاهرة السياسية في إطارها الأرضي، أو هي التحليل المكاني للظاهرة السياسية عند "كاسبرسون" Kasperson[2].

انطلاقاً من التعاريف المتعددة للجغرافيا السياسية ولعدم وجود حدود واضحة في مجال دراسة الجغرافيا السياسية لم يتفق الباحثين والمفكرين حول تعريف واحد لها إلا في أنها تمثل الدراسات التي

---

[1] صبري فارس الهيتي، الجغرافيا السياسية مع تطبيقات جيوبولتيكية استشرافية عن الوطن العربي، ط1(بيروت: دار الكتاب الجديدة المتحدة، 2000)، 8.

[2] حسين، الجغرافيا السياسية دراسة الأقاليم، 16-17.

تهتم بتحليل المكان الجغرافي الذي تقوم عليه الدولة، بداية بدراسة الدولة وظروف نشأتها ونموها من خلال اظهار العوامل الجغرافية ذات الأبعاد السياسية التي تساعد على تقوية الدولة كالموقع الجغرافي والثروات الطبيعية والاقتصادية وصولاً إلى تحقيق أهدافها الداخلية والخارجية.

من جهة آخرى يعرفها "لاكوست" Yves Lacoste بأنها: "دراسة مختلف أنواع التنافس على الأرض... ويتم قياس القوة وفقاً للإمكانات الإقليمية الداخلية والقدرة على إبراز الذات خارج هذه المنطقة وعلى مسافات أطول"، فمفهوم الجغرافيا السياسية يشير حسب هذا التعريف إلى كل ما هو متعلق بالتنافس على السلطة أو النفوذ على الأراضي والسكان الذين يعيشون عليها، وهو التنافس الذي لا يقتصر فقط على الدول وإنما قد يكون ما بين الحركات السياسية أو الجماعات المسلحة أيضاً[1].

كما يعرفها "كوهين" Saul B. Cohen في كتابه بعنوان: Geography and politiques in world divided بأنها: "الأسلوب الخاص أو الطريقة الخاصة لدراسة العلاقات الدولية"[2]، وأشار كوهين أيضاً في كتابه "Geopolitics of the word system" إلى بنية الجيوسياسية العالمية المعقدة، فمن وجهة نظره أن النظرة الجيوسياسية للعالم هي نظرة ديناميكية تتطور من خلال التغيرات في النظام الدولي وبيئة العمليات، كما اهتم بالجودة الديناميكية للسياقات الجغرافية التي يمكنها أن تفسر إلى حد كبير التغيرات في النمادج الجيوسياسية وهي السياقات التي تتفاعل أيضا مع الظواهر الدولية الجديدة كاكتشاف الموارد الطبيعية، الهجرة، التغيرات المناخية، تدفق رأس المال... وغيرها[3] ليكون تصور كوهين للجغرافيا السياسية ليس في اعتبارها أداة للغزو والهيمنة لصالح بعض القوى العالمية، وإنما في ضرورة توظيف الجغرافيا السياسية لأجل تعزيز وإدارة التوازن بين مختلف القوى لهذا يرغب كوهين في ايجاد توازن جيوسياسي ديناميكي يحافظ على توازن العالم الذي ينظر إليه بمنظور واقعي أي العالم الذي لن يسوده السلام[4].

نفهم من خلال التعاريف التي تم ذكرها حول الجغرافيا السياسية أنها المجال الذي يهتم بدراسة العلاقة بين سلوك الدولة وبيئتها الجغرافية وعلاقة التأثير والتأثر فيما بينهما من خلال دراسة وفهم

---

[1] Pascal boniface,"les définitions classiques", la géopolitique50 fiches pour comprendre l'aclualité, (germain, eyrolles pratique, 2020), 13.

[2] هارون، أسس الجغرافيا السياسية، 29.

[3] Saul bernard cohen, "geopolitics of the world system", by abbas kardan, 2010, web : https://www.e-ir.info/2010/09/21/review-geopolitics-of-the-world-system/, in: 14/05/2022, 23:09 h,

[4] Marco antonsich, "geopolitics of the world system", edit. saul b cohen, rowmann and littlefieled, lanhan,maryaland, (book revies: political geography, 23/2004), 801.

مدى تأثير الجغرافيا على السلوك السياسيK والذي سيتجسد فيما بعد في مجموع قرارات السياسة الداخلية والخارجية للدولة وتوجهها الإقليمي والدولي في الساحة الدولية.

بعد هذه الإحاطة بالجغرافيا السياسية من خلال تقديم موجز لنشأتها وبعض التعاريف حولها من الضروري التعرف على الجيوبولتيك وبداية نشأتها وعلاقتها بالجغرافيا السياسية باعتبارهما مصطلحيين يؤذيان نفس المعنى أم أن لكل منهما مجال دراسة منفصل عن الأخر؟.

ثانيا: الجيوبولتيك Geopolitics: النشأة والتعريف

أول من ابتكر المصطلح هو عالم السياسة السويدي "رودولف كيلين" Rudolf Kjellén عام 1992 والتي عرفها بأنها: "البيئة الطبيعية للدولة" وقد نقل عن راتزل بأن الدولة هي الكائن العضوي حيث تمثل الأرض الجسد والعاصمة قلب الدولة، أما الطرقات والأنهار فهي بمثابة الأوردة والشرايين وقد رأى أن الجغرافيا يجب أن تسخر لخدمة الدولة؛ وبالتالي تتحول الجغرافيا إلى جيوبوليتيكا وذكر أنه على الدولة اتباع الأساليب الحضارية الحديثة في سعيها للوصول إلى حدود طبيعية جيدة تحقيقاً لقوتها الداخلية والخارجية[1].

يركز كيلين في تعريفه للجيوبولتيك على المعارف الجغرافية بأبعادها السياسية لتصبح الجيوبولتيك محور علم الدولة أي هي العلم الذي يعيّن ما يجب أن تكون عليه أراضي الدولة كقاعدة جغرافية للدولة المثلى، والجيوبولتيك هي شكل من أشكال الحياة فهي كائن حي كالكائنات الحية الأخرى، أما الدول فهي في تصارع من أجل مجالاتها الحيوية لتحقيق ذاتها[2].

لنجد أنه ومند بداية ظهور المصطلح أثير جدل كبيراً، وكثيراً ما اكتسب سمعة سيئة خاصة بعد الوصف الذي أطلقه الجغرافي "كارل ساور" Carl Sauer على الجيوبولتيك عام 1927 بوصفها الإبن العاق في الأسرة الجغرافية، وهي التسمية التي أثرت على الجغرافيا السياسية كذلك، لهذا ظلت

---

[1] أبو عيانة، الجغرافيا السياسية، 19.

[2] معين حداد، الجيوبوليتيكا: قضايا الهوية والانتماء بين الجغرافيا والسياسة(بيروت: شركة المطبوعات للتوزيع والنشر ،2006)، 10.

الجيوبولتيك محل جدل وخلاف وفي كثير من الأحيان ما شكلت خجلاً في أوساط الجغرافيين كونها ارتبطت بالامبريالية الغربية[1].

حول التعريف القديم للجيوبولتيك الذي ارتبط بالمجال الأرضي لألمانيا باعتباره المجال الحيوي LEBENS RAUM والذي يقابله بالانجليزية LINING OF SPACE أي أن الدولة عبارة عن كائن حي وقد عرفها معهد ميونخ الألماني بأنها: "النظرية التي تبحث عن قوة الدولة بالنسبة للأرض أو هي العلم الذي يبحث عن المنظمات السياسية للمجال الأرضي وتكوينها"، ويضيف بأن: "الجيوبولتيك هو الأساس الذي يقوم عليه العمل السياسي للدولة في كفاحها المميت من أجل حصولها على مجالها الحيوي".

لنجد أنه للمعهد ثلاث مبادئ تقوم عليه استراتيجيته وهي:

- مبدأ الدولة العملاقة أو الكبرى التى دعى إليها فريدريك راتزل.
- مبدأ ازدواجية القارات الأولى في الشمال تهتم بالمصنعات، والثانية في الجنوب تقوم على إنتاج الخامات والتسويق يُكونان معاً كتلة إقليمية قارية ذات اكتفاء ذاتي.
- مبدأ الجزيرة العالمية الذي طوره ماكيندر في كتاباته[2].

أما عن ما كتبه "كارل هوسهوفر" Karl Haushofer* عن الجيوبولتيكا الألمانية في معهده الجيوبولتيكي Institute Fur Geopolitik بميونيخ (الذي ضم 1000 عالم وفني وجاسوس) فقد كانت أغلب رسوماتهم وخرائطهم وإحصاءاتهم ومعلوماتهم وخططهم بمثابة الركيزة الأولى التي حددت

---

[1] كلاوس دودز، وديفيد أتكنسون، الجغرافيا السياسية في مئة عام "التطور الجيوبوليتيكي العالمي" تر: عاطف معتمد، وعزت زيان، ط1،ج1(المركز القومي للترجمة، 2010)، 17.

[2] الهيتي، الجغرافيا السياسية مع تطبيقات جيوبولتيكية، 10-11.

* ولد اللواء كارل هاوسهوفر عام 1869، حصل على شهادة الدكتوراه من جامعة ميونيخ عام 1911 ، ليعين في نفس الجامعة مدرساً للجغرافيا والتاريخ الحربي، ليحصل على منصب الأستاذية عام 1920، التحق في المدة من 1908 إلى 1919 بالجيش الياباني مدرباً للمدفعية، التقى هاوسهوفر لأول مرة بهتلر عام 1923 وبعد تأسيس الرايخ الثالث تم تعيينه رئيساً لأكاديمية الألمانية، من أهم آرائه حول مقومات الدولة القوية أنها تكوم على أهم أربع عناصر هي: عدد السكان الكبير، معدل مواليد مرتفع، الاتحاد والتلاحم بين سكانها(اتحاد دموي وترابي)، التوازن العادل ما بين سكان القرى والمدن، وهي المقاييس التي تشكل مبدأ الكفاية الاقتصادية للدولة حسبه. من: الهيتي، الجغرافيا السياسية مع تطبيقات جيوبولتيكية، ص11.

تحركات هتلر في حروبه وسياسته الخارجية، وهي نفس المعلومات التي نشرت لاحقاً في شكل تقارير في الصحف والمجلات الأمريكية في أوائل أربعينيات القرن العشرين وهو ما جعل الجيوبولتيكا الألمانية تؤثر على الفكر الأمريكي خاصة منه الشعبوي؛ وفي هذا الصدد يعرف هاوسهوفر الجيوبولتيك أنها وليدة الجغرافيا السياسية لأنها المحرك لما يتناوله هذا العلم من حقائق فتجعل منها مادة يستعين بها القائد السياسي[1].

حول تاريخ الجيوبولتيكا الألمانية تشير العديد من الدراسات إلى أن هوسهوفر قد وظف كل مجالات الجغرافيا لخدمة هتلر لتصبح الجيوبولتيكا الذراع الديناميكية المحركة لآليات قوة الدول، لهذا عرفت الجيوبولتيكا ذلك النبود بعد الحرب من قبل الجغرافيين وعلى إثر ذلك سعى بعض الجغرافيين كايتزل بيرس وريتشارد فيفيلد وأخرون إلى التمييز بين الجغرافيا السياسية والجيوبولتيك التي وقعت ضحية السياسة الألمانية النازية[2]، فالجيوبولتيك بمعناها الألماني تعني الدولة والسياسة أي سياسة الأرض أو الكرة الأرضية، وقد جاء في تعريف الجيوبولتيك أنها النظرية التي تبحث في قوة الدولة بالنسبة للأرض أو هي نظرية التطورات السياسية من حيث علاقتها بالأرض[3].

على الرغم من ذلك بقي بعض المفكرين يهتمون بالجيوبوليتيك حيث عرفت الأخيرة تطوراً في بعض مناطق العالم كأمريكا اللاتينية، أين أصبحت مرتبطة بالأنشطة العسكرية التوسعية لدول كالبرازيل والأرجنتين وشيلي، ما ساعد على تحسن الفهم حول الجيوبولتيك مع مرور الوقت، لتحقق فيما بعد نجاحات في كل من فلندا والسويد واليابان، وتوضح دراسات حديثة كيف أن الجيوبولتيك الألمانية والفرنسية أصبحتا تدرس في ايطاليا، ومدى استجابة الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفياتي للجيوبولتيك خلال الحرب الباردة إثر اهتمام المفكرين الأمريكيين بها خاصة بعد عام 1940[4].

[1] الهيتي، الجغرافيا السياسية مع تطبيقات جيوبولتيكية، 11-12.
[2] دودز، الجغرافيا السياسية في مئة عام، 17.
[3] السمّاك، الجغرافيا السياسية، 35.
[4] دودز، الجغرافيا السياسية في مئة عام، 18-21.

زد على ذلك ما قدمه البعض من مساهمات مفاهيمية كبيرة للجيوبولتيك والتي عرفت على أنها سياسة الأرض أو سياسة القوة والتطبيق الجغرافي للسياسة بمعنى استخدام الجغرافيا السياسية من وجهة نظر قومية اعتماداً على القوة والتاريخ القومي[1].

كما عرفها "بيرسي" Peercy بأنها وصف وتحليل الوحدات السياسية، ويعرفها "مودي" Moudie بأنها تحليل للعلاقات بين البيئة والمجتمع[2].

أما عن التعريف الحديث للجيوبولتيك فنجد أنها تتكون من Geo وتعني الأرض وpolitics وتعني الأمور المتعلقة بالدولة خاصة في جانبها السياسي، فإذا كانت الجغرافيا السياسية علم وصفي تحليلي يعالج العلاقات المكانية المتصلة بالوحدة السياسة فإن الجيوبولتيك تدرس هذه العلاقات ضمن المصالح القومية العليا في إطار السياسة الدولية[3].

يذهب البعض إلى أن الجيوبولتيك ماهي إلا تركيبة من جيو المتجزأة من الجغرافيا والتي تم إلحاقها بالبولتيك Politique اختصاراً للتعبير المركب من الجغرافيا والسياسية وعليه يمكن استبدال الجيوبولتيك بالجيوسياسية إسماً وصفتاً على اعتبار أن الجيوبولتيك لا تختلف عن الجغرافيا السياسية في دلالاتها[4].

كما تختص الجيوبولتيك بدراسة العلاقات المكانية المتبادلة بين الأرض والسكان والتقنية من وجهة نظر قومية وذاتية، وتركز الجيوبولتيك على الاكتفاء الذاتي والمجال الحيوي والفكرة الإقليمية والصراع بين قوة اليابسة والماء والحدود السياسية كعناصر أساسية لتحديد مساحة الدولة[5].

على العموم نفهم مما سبق أن الجيوبولتيك هي فكر يستند إلى الجغرافيا لتحديد التوجهات السياسية من خلال ما تقدمه الجغرافيا من معطيات تساهم في رسم تصورات للوصول إلى الحقائق

---

[1] ابراهيم أحمد سعيد، الجيوبولتيك السوري وقوة الجغرافية السياسية السورية (دمشق: منشورات الهيئة العامة السورية للكتاب،2012)، 18.

[2] السمّاك، الجغرافيا السياسية، 37.

[3] خاطر،الجغرافيا السياسية الجيوبولتيكا، 35.

[4] حداد، الجيوبولتيكا، 5.

[5] السّماك، الجغرافيا السياسية، 36.

والأهداف المرجوة وانطلاقاً من ذلك يمكننا توضيح الفروقات وأهم الاختلافات بين الجغرافيا السياسية والجيوبولتيك لذا بعض المفكرين الذين يؤيدون فكرة وجود اختلاف بين المفهومين.

ثالثاً: الفرق بين الجغرافيا السياسية والجيوبولتيك

- ❖ نجد أن الجغرافيا السياسية تهتم بالدولة وتحليل بيئتها الجغرافية تحليلاً موضوعياً، أما الجيوبولتيك فتقوم على دراسة الوضع الطبيعي للدولة من ناحية مطالبها في مجال السياسة الدولية واستشراف مستقبلها وتحديد وزنها السياسي في العالم[1].
- ❖ الجيوبولتيك تهتم بما يجب أن تكون عليه الدولة في حين تدرس الجغرافيا السياسية الكيان القائم للدولة كما هو فعلاً، فالفرق بينهما يكون بين التحليل الموضوعي للحقائق الجغرافية وهنا يكون عمل الجغرافيا السياسية والانتقاء الذي يكون من عمل الجيوبوليتيك، أي أنه يحاول التماس الحاسة السياسية المكانية في عناصر البيئة الطبيعية والبشرية بشكل موضوعي لتحديد نسبي لكل عنصر من تلك العناصر بما يتناسب مع تحديد الوزن الجيوبولتيكي للإقليم المراد دراسته، من هنا نجد أن المفهوم الحديث للجيوبولتيك كمرادف للجغرافيا السياسية أصبح بعيداً عن المفهوم القديم الذي قدمه الألمان وحاولوا تطبيقه[2].
- ❖ الجغرافيا السياسية تدرس الدولة من وجهة نظر المساحة أما الجيوبولتيك فتدرس الدولة من وجهة نظر الدولة وتهتم بالمتطلبات المساحية للدولة؛ في تهتم حين الجغرافيا السياسية بدراسة الظروف المساحية للدولة[3].
- ❖ الجيوبولتيك تضع تصوراً لوضع الدولة في المستقبل بينما تهتم الجغرافيا السياسية برسم صورة الدولة في الماضي والحاضر.
- ❖ تتسم الجيوبولتيك بالتطور والحركة بينما تميل الجغرافيا السياسية أكثر إلى الثبات.
- ❖ تحاول الجيوبولتيك وضع الجغرافيا وحقائقها في خدمة الدولة لتحقيق أعراض مجالها الحيوي بينما تسعى الجغرافيا السياسية إلى تحليل عناصر القوة في البناء السياسي للدولة[4].

---

[1] الهيتي،الجغرافيا السياسية مع تطبيقات جيوبولتيكية، 9.

[2] السمّاك، الجغرافيا السياسية ، 36-38.

[3] حسين، الجغرافيا السياسية دراسة الأقاليم، 33-34.

[4] أبو عيانة، المرجع السابق، ص31.

- ❖ تهتم الجغرافيا السياسية بتحليل بيئة الدولة تحليلاً موضوعياً، أما الجيوبولتيك فتقوم بدراسة الدولة على مستوى السياسة الدولية بالتركيز على أهم أهدافها ومطالبها، لذلك يرى الجيوبولتيكيون أن العوامل الجغرافية هي المحدد الأساسي لقوة الدولة وعلاقاتها الخارجية على عكس دارسي الجغرافيا السياسية الذين لا يولون هذا التأثير الكبير للعامل الجغرافي، ولهذا فدراسات الجيوبولتيك تهتم بتحليل الحوادث الماضية من خلال التركيز على الحاضر والتنبؤ بالمستقبل[1].
- ❖ تقوم الجيوبولتيك على تحليل النتائج التي تصل إليها الجغرافيا السياسة وجعلها مادة قابلة للاستفادة لذا صناع القرار السياسي وبالتالي فهي لا تركز على تحليل القوة فقط وإنما تتجاوز ذلك إلى تعزيز هذه القوة وتدعيمها، من خلال أن القرار السياسي ذو الصبغة الجغرافية سيُتخذ لأجل تجاوز المشاكل والعوائق الموجودة في المكان الذي تشغله الدولة.
- ❖ التوسع لذا الجيوبولتيك هو مبدأ وحق تفرضه القوانين الطبيعية عن طريق ضم أراضي جديدة نفهم من هذا أن الجيوبولتيك تسعى إلى أن تجد مبررات لسلوك الدولة حتى ولو تعارضت مع مبادئ وقواعد القانون الدولي بحجة الغاية تبرر الوسيلة وعلى القادة العودة إلى الجغرافيا لدعم قوة بلدهم وفق ما أسموه بالضمير الجغرافي للدولة[2].
- ❖ في الجيوبولتيك كل دولة تحدد لنفسها عناصر قوتها وضعفها واحتياجاتها من أجل استمرار وجودها واستقرارها ورؤيتها لنفسها ومكانتها الدولية وكيفية تنظيم واستخدام القوة، لهذا شكل المجال الحيوي حسب الطرح الجيوبولتيكي فرصة لانتشار القوة والسيطرة على الموارد الحيوية والمناطق الاستراتيجية من خلال تنافس القوى المحلية الإقليمية والدولية وفي الغالب ما يؤدي هذا التنافس إلى قيام حروب ومواجهات مسلحة عنيفة[3].

في الأخير وتأسيساً على مجموع الفروقات بين الجغرافيا السياسية والجيوبولتيك التي تم ذكرها نجد أن من الدارسين من يرى أنها فروقات ضئيلة وليست جوهرية، في حين لا يفرق البعض بين المفهومين ويجد أنهما مترادفان، في حين يذهب البعض إلى كونهما يختلفان في دراسة تصور الدولة حسب المعطى الجغرافي، لنجد كذلك أنه هناك من يرى أن الفكر الجيوبولتيكي ما هو إلا مفهوم ارتبط

---

[1] خاطر، الجغرافيا السياسية، 38.

[2] محمد عبد السلام، الجيوبوليتيكا علم هندسة السياسة الخارجية للدول(دار الكتاب، 2019)، 50.

[3] يونس مصطفى، آسيا والالتزام الاستراتيجي الأمريكي، 171.

بتطور المصالح الايديولوجية والقومية للدول خدمة لأهدافها السياسية ليتطور فيما بعد إلى حقل معرفي بقالب علمي وأكاديمي.

انطلاقاً مما تم تناوله بالدراسة التحليل في هذا المحور من خلال توضيح فكرة نشأة الجغرافيا السياسية تعريفها وشرح علاقتها بمفهوم الجيوبولتيك نجد أن الرأي الغالب في توضيح العلاقة فيما بينهما هو أن مصطلح الجيوبولتيك جاء مع التطور المعرفي الذي عرفه مجال دراسة الجغرافيا السياسية وتعدد الدارسين والمختصين الذين اهتموا بهذا العلم، ومع التطور العلمي وتعدد المصالح والأهداف السياسية للدول أصبح السياسي أكثر اهتمام بهذه الدراسات، لتعرف بهذا الجغرافيا السياسية بفضل التراكم العلمي قالب معرفي ومنهجي جديد تجسد في التصور الجيوبولتيكي أو الجيوسياسي فلا الجغرافيا السياسية تلغي الجيوبولتيك ولا الجيوبولتيك يقضى على الجغرافيا السياسية، ليبقى المفهومين رغم اختلاف المسميات يشتركان في موضوع الدراسة والغاية والهدف من هذه الدراسات والبحث فيها.

فالجيوبولتيك هي مجموعة من المبادئ السياسية والجغرافية والاقتصادية والأمنية التي تحدد مصالح الدولة ومصادر التهديد التي تتعرض لها لأجل فهم ديناميكيات الصراع الدولي ومختلف التفاعلات المحلية الإقليمية والدولية، وهذا ما سيتم توضيحه في مايأتي من أجزاء الرسالة من خلال تبيان أهمية مضيق ملقا وتوجه كل دولة في منطقة المضيق والسياسات التي اعتمدتها الدول المشاطئة والمهتمة به لحماية مصالحها ومواجهة مختلف التهديدات سواء التهديدات الأمنية التي تفرضها البيئة البحرية أو التي تنبع من تداخل المصالح وتضاربها بالمنطقة.

أما الجغرافيا السياسية فهي التي تهتم بدراسة علاقة التأثير والتأثر بين الجغرافيا والسياسة وهي العلاقة التي تنعكس على مخرجات السياسات الداخلية والخارجية للدول، وهذا ما سيتم تناوله في الفصل الأخير من الرسالة من خلال توضيح التأثير الذي أضفاه مضيق ملقا على توجه سياسات الدول المشاطئة الإقليمية والدولية، فاستخدام المصطلحين في الدراسة سيكون حسب السياق الذي يوضعان فيه، لاعتبار أننا نتفق إلى حد كبير مع الموقف القائل بأنه لا توجد فروقات جوهرية بين المصطلحين، لأن كلاهما يخدمان موضوعنا في توضيح أهمية مضيق ملقا وكيف أثرت هذه الأهمية على سياسات الدول.

المطلب الثاني: المضائق البحرية ونظريات المجال الحيوي الجيوبولتيكي

نسعى من خلال هذا المطلب إلى توضيح مكانة المضائق البحرية في نظريات المجال الحيوي الجيوبولتيكي من خلال إبراز أهمية الموقع البري والمنفذ البحري وما تشكله المضائق البحرية من أهمية للملاحة الإقليمية والدولية التي تمر عبرها.

الفرع الأول: المضائق البحرية ونظرية القوة البرية "قلب العالم" عند ماكيندر هو سير هالفورد Mackinder Halford

بداية انطلقت فرضية ماكيندر * من أن منطقة آسيا الوسطى هي المحور الجغرافي الذي تقوم عليه الامبراطوريات العالمية لما تضمه المنطقة من سلاسل جبلية ووديان وأنهار تساعد على صعود الامبراطوريات وتقدمها[1]، فقد أبرزت نظريته حول قلب العالم أهم نقاط الاستراتيجية العالمية، وفي مقال له بعنوان: "محور الارتكاز الجغرافي للتاريخ" The Georaphical Pivot of History الذي نشر عام 1904، قدم فيه أفكاره حول منطقة قلب العالم (الهارتلاند) Heart land وهي المنطقة الممتدة من نهر الفولغا Volga غرباً إلى سيبيريا شرقاً ومن جبال الهمالايا في الجنوب إلى منطقة القطب الشمالي[2] فالمناطق الشمالية والداخلية من "أوراسيا" Eurasie هي من المناطق البعيدة عن البحار والتي تتميز بالسهول الساحلية المحمية طبيعياً والغنية بالموارد الطبيعية والممتدة على مساحة 4000 كلم، ولهذا يعد هذا المجال الجغرافي حسب ماكيندر والذي يتمتع بحماية أرضية بمثابة حواجز طبيعية متمثلة في السلاسل الجبلية والصحاري والمحيط المتجمد الشمالي لتبقى الجهة الغربية هي الطريق الوحيد لأي هجوم خارجي عبر مرتفعات الكربات وبحري الأسود والبلطيق[3].

كما وضع ماكيندر تقسيمات لجغرافية العالم حدد فيها مناطق الأحزمة الداخلية والخارجية تتحقق من خلالها السيطرة على المناطق البرية والحماية من الاعتداءات البحرية[4]، لهذا فمن يحكم شرق أوروبا يسيطر على الهارتلاند ومن يحكم الهارتلاند يسيطر على جزيرة العالم ومن يحكم جزيرة العالم يسيطر

---

[1] كابلان، انتقام الجغرافيا، 87.

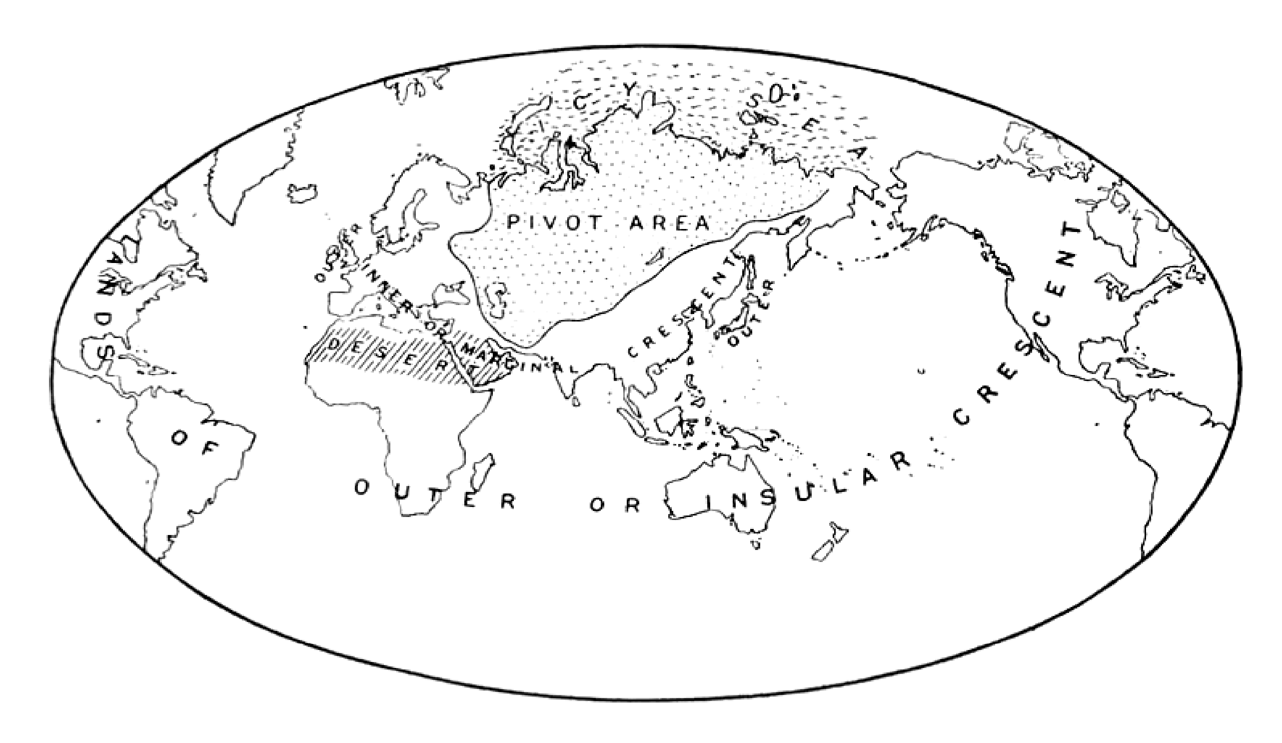
[2] حسين، الجغرافيا السياسية دراسة الأقاليم، 34-56.

[3] أبو عيانة، الجغرافيا السياسة، 25.

[4] أوغلو، العمق الاستراتيجي، 128-129.

على العالم ويقصد بجزيرة العالم "العالم القديم أوراسيا وأوروبا"[1]. والخريطة التالية توضح تقسيمات ماكيندر للرقع الجغرافية على سطح الكرة الأرضية والتي حدد فيه منطقة قلب العالم أو الجزيرة العالمية ومنطقتي الهلال الداخلي والخارجي.


خريطة رقم 01: توضح منطقة قلب العالم والهلال الداخلي والخارجي عند ماكيندر



المصدر:

Tom harper, china’s eurasia: the belt and road initiative and the creation of a new eurasian power, the chinese journal of global governance 5 (2019): 108.

كما ركز ماكيندر على مفهوم القوة البحرية وهو المفهوم الذي ارتبط تحديداً بجغرافية الجزر البريطانية التي تعتمد عليها بريطانيا لتحقيق أمنها واستقرارها وضمان توسعها وانتشار مبادلاتها التجارية البحرية[2].

تأكيداً على دور العامل الجغرافي أشار ماكيندر إلى أن أوروبا وصلت إلى التقدم الثقافي الذي هي عليه بفضل جغرافيتها التي تتميز بمجموعة معقدة من الجبال والوديان المقابلة للأراضي الروسية

[1] Francis p. sempa, "mackinders world" american diplomacy(1996), web: https://americandiplomacy.web.unc.edu/2000/02/mackinders-world/,in: 06/05/2022, 23:50h.

[2] رضوان بوهيدل، "الجيوسياسة (الجيوبولتيك): من الفكر إلى الأداة"، المجلة الجزائرية للأمن الإنساني2 (2016): 227.

المسطحة والشاسعة المقسمة ما بين الغابات الواقعة إلى الشمال والسهوب إلى الجنوب، ويذكر ماكيندر في احدى مقالاته أن التاريخين الأوروبي والآسيوي تابعان لبعض فالحضارة الأوروبية هي نتيجة الصراع العلماني ضد الغزو الآسيوي ما يعني به صراع القوة البرية التي تهيمن عليها المنطقة المركزية ضد القوة البحرية.

كما يذكر ماكيندر أنه من يسيطر على المنطقة المركزية يستطيع السيطرة على الأرض المحيطة التي تضيف إليها القوة البحرية كمفتاح للسيطرة على العالم، وهي الفكرة التي تجسدت في الاستراتيجية الروسية السابقة من خلال السعي إلى الوصول إلى المياه الدافئة في المحيط الهندي بغزو أفغانستان وضرب باكستان في ثمانينيات القرن العشرين في محاولة للجمع بين القوتين البحرية والبرية[1].

لهذا نجد أن أفكار ماكيندر تركزت على أهمية منطقة قلب العالم باعتبارها منطقة داخلية تحميها حواجز جغرافية طبيعية من أي هجوم أو اعتداء خارجي وهي نفس الحواجز التي أصبحت اليوم قابلة للاختراق والتغلب عليها بفعل التطور العلمي والتكنولوجي الذي عرفته البشرية، لتصبح بهذا منطقة ماكيندر المحصنة في تصوره عرضة لأي خطر، كما أنها تبقى منطقة داخلية ومحصورة لا تمتلك منافذ بحرية وتعاني جملة من الصعوبات والظروف المناخية الوعرة وهو ما يؤثر على تقدمها ونموها، أما عن الموارد والمساحة التي أشاد بها ماكيندر فهي مقارنة بمناطق جغرافية أخرى ليست غنية كفاية لتلبية حاجيات ومتطلبات سكانها والتاريخ يؤكد عدد الضربات التي عرفتها المنطقة وحجم الاعتماد الذي تلقته من مناطق أخرى أكبر حجماً وأقوى مورداً.

ليتغير مفهوم الهارتلاند عند ماكيندر بعد عام 1919 بإضافة أوروبا الشرقية وما تحتويه من موارد اقتصادية وطاقة بشرية، كما أضاف مناطق التبت وأعالي الأنهار الصينية والهندية في منغوليا والتبت، ليعيد تعديل الهارتلاند بحلول عام 1943 بعدما أخرج حوض نهر لينا في سيبيريا الشرقية ليصبح القلب القاري للعالم يضم كل من سيبيريا الوسطى والغربية ووسط آسيا بالإضافة إلى شرق أوروبا وحوض البلطيق وما يضمه من منافذ بحرية عبر أهم نقاط العبور بالمنطقة "المضائق الدانماركية"، وقد تزامنت هذه الصياغة الجديدة لقلب العالم بذكر الأقاليم ذات الأهمية العالمية والتي تحظي بأهمية استراتيجية تواجه بها أهمية منطقة قلب العالم منها الإقليم الاطلنطي الشمالي الرابط بين أوروبا الغربية

---

[1] كابلان، انتقام الجغرافيا، 87-121.

وشمال غرب أفريقيا وأمريكا الشمالية والوسطى وفنزويلا[1]، كما نشر في نفس السنة مقال في جريدة الشؤون الخارجية والذي ركز فيه على وحدة البحار واتصالها ببعضها البعض والذي يؤكد فيه على أن مفهوم "المحيط العالمي" Word Ocean أوسع وأشمل من التسميات الأخرى ويحل محلها[2].

والخريطة الموالية توضح التعديل الذي أضافه ماكيندر على المنطقة المحيطة، وهي المنطقة التي أصبحت أكثر اتساعاً فقبل عام 1919 حصر كل اهتمامه ودراساته حول أوراسيا والعالم القديم ليحاول مع عشرينيات القرن الماضي، ومع التغيرات التي أحدثتها الحرب العالمية الثانية وبروز الولايات المتحدة الأمريكية كقوة منافسة لجمهوريات الاتحاد السوفياتي كان لزاماً عليه إعادة صياغة أفكاره حسب ما أفزرته أحداث الحرب الباردة على الساحة الدولية؛ ليأتي بمفهوم الهارتلاند والذي حسبه يمثل المنطقة ذات القوة العالمية لامتلاكها موارد دفاع وقوة برية طبيعية وإشرافها على أهم نقاط الاختناق بالمنطقة لتشكل بذلك المضائق الدنماركية البوابة نحو الجهة الغربية وحلقة الوصل بين بحر البلطيق وبحر الشمال والمحيط الأطلسي.


خريطة رقم02: توضح التوسع الجغرافي لمنطقة الهرتلاند بين عامي 1904 و1919.



Source: Vladimer papava, rethinking central eurasia (central asia-caucasus institute and silk road studies program, january 2010), 87. 1-121, doi: 10.2139/ssrn.2196485

كما حدد ماكيندر فيما بعد أهمية المضائق البحرية من خلال تناوله للمكانة التي يتمتع بها كل من مضيق ملقا، هرمز وباب المندب والذي صنفها ككتلة واحدة كل مضيق مكمل للآخر، وهي الكتلة

[1] أبو عيانة، الجغرافيا السياسية، 25–26.

[2] خاطر، الجغرافيا السياسية، الجيوبولتيكا، 55.

التي أطلق عليها تسمية "المثلث الجيوسياسي لآسيا" أين تتداخل كل من السياسة والجغرافيا(البحر والبر) ضمن هذا النطاق الجغرافي لتشكل ثقلاً جيواستراتيجيا يوفر لدوله استقراراً أكبر تتحد في ظله مناطق جنوب وجنوب شرق آسيا وجنوب غرب آسيا، لتشكل بذلك المضائق الثلاثة مجتمعة ما يسمى بـ "هرتلاند ماكيندر" ما يضمن لها المكانة والقوة والهيمنة العالمية، فتحقيق احدى هذه الدول المشاطئة للمضائق الثلاثة مكاسب اقتصادية وهيمنة أمنية على المثلث الجيوسياسي في آسيا هذا الأخير الذي من جهته سيهيمن على اقتصاد جنوب آسيا ككل ومنه الهيمنة على آسيا بأكملها وصولاً إلى السيطرة والهيمنة على الاقتصاد العالمي منه إلى العالمية، ما يعني وصول الدول المشاطئة لأهم المضائق البحرية "ملقا، هرمز باب المندب" مجتمعة أو منفردة للعالمية يعود إلى موقع وجغرافية المضائق البحرية الاستراتيجية[1].

الفرع الثاني: المضائق البحرية ونظرية القوة البرية "الأرض المحيطة" عند نيكولاس ج. سبيكمان Spykman Nicholas

تحصل "نيكولاس ج. سبيكمان"(spykman 1893–1943)* على شهادة الدراسات العليا من جامعة كاليفورنيا في بيركلي كما أسس معهد للدراسات الدولية عام 1935 لينشر بعدها كتابه المعنون بـ "استراتيجية أمريكا في السياسة العالمية: الولايات المتحدة وميزان القوى" وهو الكتاب الذي ساعد على فهم عالم ما بعد الحرب الباردة إذ كتب قائلاً : "أن المجتمع الدولي هو مجتمع من دون سلطة مركزية للحفاظ على القانون العام بل إنه في حالة من الفوضى وبالتالي يجب على جميع الدول أن تكافح من أجل الحفاظ على بقائها"، وهي الأفكار التي توافقت مع الطرح الواقعي في منتصف القرن العشرين والتي كثيراً ما تطابقت مع آراء كل من شتراوس هوبي ومورغنثاو وهنري كيسنغر، كما أنه كثيراً ما تقارب هذا الطرح مع فكر كارل هاوسهوفر في قوله: "لا يكون السعي إلى القوة من أجل القيم الأخلاقية لكن القيم الأخلاقية تستخدم لتسهيل امتلاك القوة" من جهة أخرى اختلف هذا الطرح مع كل من ماكيندر وهوبي في أن القوة المتوازنة لا تكون بالهيمنة وإنما بالأمان والسلم. في نظريته الجيوسياسية يوسع سبيكمان نطاق تركيزه ليشمل خريطة العالم ليبدأ بتفسير القوة العظمى للولايات المتحدة الأمريكية انطلاقاً من الطرح

---

[1] Hasan kamran dastjerdi, narjessadat hosseini nasrabady, role of malacca strait with a geopolitical and strategic approach, geopolitics quartely 4 (2020): 280- 281.

* ولد نيكولاس سبيكمان في أمستردام هولندا اشتغل عميلاً سريا لبلاده وصحفياً بعدها هاجر إلى الولايات المتحدة الأمريكية لإكمال دراساته العليا في علم الاجتماع حول أطروحته عن جورج سيميل (أستاذ بجامعة ييل) من:

Jean francois fiorina, "spykman inventeur de la géopolitique américaine? penser la politique étrangere des etats", cles, comprendre les enjeux stratégiques (2016): 1.

الجغرافي في قوله: "أن التاريخ يصنع في خطوط العرض المعتدلة أي بين دائرتي العرض 20 و60 درجة شمالاً أين يكون المناخ معتدلاً وهي المنطقة التي تظم أمريكا الشمالية وأوروبا والشرق الأوسط الكبير وشمال أفريقيا ومعظم روسيا والصين والجزء الأكبر من الهند"[1].

كما ركز سبيكمان في كتابه الصادر عام 1938 بعنوان "الجغرافيا والسياسة الخارجية" Géographie et politique étrangère على ضرورة الجمع ما بين البر والبحر لأجل تحقيق القوة والسيطرة، وتعد منطقة الريملاند (Rimland) الواقعة بين جزيرة العالم (Heartland) والبحار المحيطة بقلب العالم منطقة صراع ما بين القوى البرية والقوى البحرية[2].

لتتوسع بذلك منطقة الهرتلاند (Hartland) (جزيرة العالم) إلى ما أسماها سبيكمان بأراضي الإطار الريملاند (Rimland)، وهي الأراضي التي تحف وتحيط بمنطقة قلب العالم لماكيندر وتضم كل من أوروبا الغربية الشرق الأوسط والهند وجنوب شرق آسيا الوسطى والصين، وهي المنطقة التي تتميز بعدد سكاني كبير وموارد متنوعة ومجال بحري مهم للتجارة والنقل البحري في ما بين دول الإطار وبقية دول العالم؛ وهذا ما يفسر التواجد الأمريكي والبريطاني وسيطرتهم على أهم المناطق في العالم من خلال اقامة القواعد العسكرية والتحكم بنقاط الاختناق الرئيسية في آسيا أهمها مضيق ملقا، هرمز وباب المندب[3].

لتشكل بذلك المضائق البحرية نقاط الاتصال بين الكتل البرية والبحرية للقوى التي ترغب في السيطرة والتحكم، وبهذا شكلت المضائق البحرية دوراً بارزاً في استراتيجيات القوى الاستعمارية التي عملت على توسيع مجالاتها الجغرافية من خلال التحكم بالبوابات البحرية والتي تعرف في الفكر الاستراتيجي العسكري برؤوس الجسور.

انطلاقاً من التصور الذي حدده سبيكمان لأراضي الريملاند نجد أن العلاقة التي تربط منطقة قلب العالم لماكيندر بالمناطق الغربية خاصة إيران وتركستان وسيبيريا من جهة، والجزيرة العربية والصين والهند من جهة أخرى وصولاً إلى الحدود الطبيعية مع جنوب قلب افريقيا ومرتفعات التبت أين تندمج منطقة قلب العالم (الأرض) مع شبه الجزيرة العربية وأوروبا والمناطق الغربية من آسيا، هي العلاقة التي

---

[1] كابلان، انتقام الجغرافيا، 114-115.

[2] Nicholas john spykman, "The geography of the peace", institute of international studies university (1944) 43 .

[3] أبو عيانة، الجغرافيا السياسية، 26.

تشكل الكتلة الجغرافية الأكثر انسجاماً وتناسقاً وهي 'الريملاند'[1]، والخريطة التالية توضح الموقع الجغرافي للريملاند بالنسبة للهرتلاند.

خريطة رقم 03: توضع المجال الحيوي الأرض المحيطة 'الريملاند' وفق النظرية السبيكمانية



Source: muhittin tolga özsağlam, revival of geopolitics: russian involvement in eastern mediterranean (2009-2019), Utopía y Praxis Latinoamericana 10 (2020): 523.

لنجد أن القوة الحقيقية عند سبيكمان تكمن في الأراضي المحيطة بنطاق قلب العالم والتي تضم موارد طبيعية ضخمة ومعظم سكان العالم؛ فالنطاق الهامشي يمثل حاجز حامي للقلب وبهذا فهو يشكل أهمية أكبر من الأهمية التي يحتلها القلب، وانطلاقاً من ذلك أكد سبيكمان أن الهارتلاند ما هي إلا امتداد جغرافي مفتوح على الحضارات والثقافات القادمة من الريملاند، لهذا فإن محور ماكيندر ليس له أي دور تاريخي مستقل ما يجعل الريملاند هي مفتاح السيطرة والتحكم في العالم انطلاقاً من أنه من يسيطر على الأراضي الهامشية (الريملاند) يتحكم في أوراسيا ومن يتحكم في أوراسيا يتحكم في العالم وبالتالي فإن صراع القوى الكبرى سوف يكون حول الأراضي الهامشية[2].

[1] Halford j. mackinder, democratic ideals and reality, edit. stephen v. miladineo, (washington: astudy in the politics of reconstruction, national defense university press, (1942), 74.
[2] The heartland theory and the present-day geopolitical structure of central eurasia, rethinking central eurasia, 89, web : https://www.silkroadstudies.org/resources/pdf/Monographs/1006Rethinking-4.pdf, in : 09/05/2022, 11:53h.

ليؤكد على هذا المنظور انطلاقاً من التطور والازدهار الذي عرفته أمريكا بفضل ساحلها الشرقي وما يحتويه من مصبات الأنهار والتضاريس والمواقع الملائمة لإنشاء الموانئ، وبهذا كانت الجغرافيا الداعم الأساسي للحرية الأمريكية ما جعل منها قوة مهيمنة على نصف الكرة الأرضية الغربي ومؤثرة في توازنات القوى في نصف العالم الشرقي، كما اهتم سبيكمان بدراسة الجغرافيا السياسية لأمريكا الجنوبية التي تجاهلها ماكيندر بسبب تركيز اهتمامه على منطقة أوراسيا والتي ساعدت على فهم جغرافية الحرب الباردة، في حين اتسمت كتابات وأفكار سبيكمان بتصور شامل للعالم بأكمله من خلال تأثير جغرافية مكان ما على مكان أخر، والذي يركز تحديداً على القلب الاستراتيجي والجغرافي للعالم فيما يسميه بـ البحر المتوسط الأمريكي، الذي يشمل منطقة الكاريبي الكبرى وخليج المكسيك وهي المنطقة التي مهدت للولايات المتحدة الأمريكية أن تصبح قوة عالمية بانتصارها في الحرب الإسبانية- الأمريكية لعام 1898 مما ساعدها على إنشاء قناة بنما لحماية تواجدها في حوض البحر الكاريبي من أي تهديد بفضل الجزر المحدودة الحجم وتضاريس أمريكا الوسطى ما ساعد البحرية الأمريكية على فرض الحصار على الحدود الشرقية للمنطقة وعزل دولها عن الأسواق العالمية؛ ويضيف سبيكمان في تحليله لأهمية الموقع الجغرافي للولايات المتحدة الأمريكية أن التقسيم الحقيقي الذي يعرفه حوض الكاريبي ليس بين أمريكا الشمالية والجنوبية وإنما بين المنطقة الشمالية التي تهيمن عليهه الغابة الاستوائية والمنطقة الجنوبية لغابة الأمازون حيث تشكل هذه الأخيرة مسافة شاسعة وحزام واسع يفصل به الولايات المتحدة الأمريكية عن منافسيها في جنوب القارة خاصة قلب أمريكا الجنوبية، من هذا المنطلق لا يكون أمام أمريكيا إلا عدد قليل من المنافسين في المنطقة ليشكل هذا الانفصال لدى سبيكمان الأهمية الجغرافية الكبيرة والميزة الاستراتيجية الأكبر للولايات المتحدة الأمريكية بإزالتها لعبئ السيطرة والهيمنة على المنطقة الجنوبية[1].

رأى سبيكمان أن الأرض المحيطة Rimland (الاطار) هي مفتاح القوة العالمية وليس المنطقة المركزية لماكيندر خاصة مع توجهها البحري ما يزيدها أهمية في الاتصال بالعالم الخارجي؛ ويصف سبيكمان الأرض المحيطة (الحافة) باعتبارها مرادفة للإمبراطورية السوفيتية التي تبنت روسيا بعد ذلك إرثها السياسي والقانوني باعتمادها أول عقيدة عسكرية تركز فيها على المناطق الأقرب جغرافياً، لهذا بقيت روسيا باعتبارها أقوى دول أوراسيا والأكثر تأثيراً في السياسة الدولية والواقع خارجها إلى الجنوب

[1] كابلان، انتقام الجغرافيا، 116-119.

"أوروبا وجنوب آسيا وجنوب شرق آسيا والصين واليابان ومنطقة الشرق الأوسط" هي المناطق الأكثر أهمية وتأثير بالنسبة لمنطقة الريملاند، ليؤكد سبيكمان أن الأرض المحيطة هي مفتاح القوة العالمية[1].

انطلاقاً من تركيز سبيكمان على الأرض المحيطة (الاطار) ومنظوره الأشد تعقيداً للجغرافيا السياسية نجد أنه عندما كانت المنطقة المركزية (قلب العالم) واقعة تحت سيطرة الاتحاد السوفياتي والأرض المحيطة مهددة من قبل دول المحور ومع خسارة الأخيرة الحرب بقي التنافس على الأرض المحيطة قائماً حتى حقبة الحرب الباردة، ليشكل بذلك الاتحاد السوفياتي القوة العظمى للمنطقة المركزية التي خلقت تهديداً للأرض المحيطة في أوروبا والشرق الأوسط وشبه الجزيرة الكورية ولهذا حملت سياسة الاحتواء ضد الاتحاد السوفياتي الكثير من أفكار سبيكمان وماكيندر.

لقد أكد سبيكمان من خلال رؤيته الاستشرافية على ضرورة قيام تحالف ياباني أمريكي بعد نهاية الحرب العالمية الثانية على الرغم مما دار بين الطرفين من مواجهات في سبيل التصدي للصين هذه الأخيرة التي ستشكل تهديداً ليس لليابان وحدها بل لمكانة القوى الغربية في البحر المتوسط الآسياوي والتي ستسيطر على مناطق عديدة من سواحل البحر المتوسط الآسياوي[2]، وفي هذا الصدد كتب سبيكمان أنه ستكون هناك لامركزية اقليمية للقوة (الكيانات الإقليمية الناشئة والولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي والصين والهند وروسيا والقوى المتوسطة كتركيا إيران إندونيسيا وفيتنام والبرازيل) حيث تؤثر كل منطقة كبيرة على الأخرى، عكس المنظور الذي تصوره ماكيندر في أن الأرض بأسرها ستكون مسرح اللاعبين الدوليين ضمن النظام المغلق فكل هذه الأفكار والتصورات والقراءات المستقبلية لسبيكمان إنما هي نابعة من الخرائط الجغرافية ونظرته المتمعنة بها، ولهذا كان لزاماً على الولايات المتحدة الأمريكية حماية نفسها وعدم السماح لأي قوة من التمركز أو السيطرة على مناطق القوة (قلب الأرض والحافة)[3].

في ختام هذا الطرح يمكن القول أن كل من ماكيندر وسبيكمان اهتما بدور الجغرافيا وشددوا على مكانة الجغرافيا السياسية في تحديد توجهات الدول وقوتها انطلاقًا من تركيز ماكيندر على أهمية السيطرة والتحكم في منطقة الهارتلاند (قلب العالم)، وتركيز سبيكمان على منطقة الريملاند (الحافة أو الاطار) تحديداً ليبين كل منهما الدور الجيوسياسي والجيواستراتيجي الذي تتمتع به منطقتهما الجغرافية كلاً وفقاً

---

[1] Muhitin tolga ozsaglam," rivival of geopolitics :russian involvement in eastern mediterranean (2009-2019)", utopia praxis latinoamericanaa, universidad del zulia,(2020), web: https://www.redalyc.org/journal/279/27964799050/html/, in : 09/05/2022, 12 :43h.

[2] كابلان، انتقام الجغرافيا، 121-124.

[3] Spykman, the geodraphy, 50-51.

لأيديولوجيته وتوجهه والظروف التي عايشها، ليبقى الموقع الجغرافي أي كانت حدوده الطبيعية ومساحته وما يزخر به من موارد محل اهتمام رغم التطور التكنولوجي الذي غير من طبيعة العلاقات الاقتصادية والعسكرية للدول خاصة مع اكتشافات الغاز والبترول والموارد الطبيعية الأخرى.

الفرع الثالث: المضائق البحرية ونظرية القوة البحرية عند ألفريد ثاير ماهان Alfred Mahan

يعد "ألفريد ماهان" Alfred Mahan* أول من كتب حول استراتيجية الموقع البحري في أهم أعماله المشهورة الأول بعنوان: "أثر القوة البحرية في التاريخ 1660-1783" والمنشور عام 1890 والثاني تحت عنوان: "أثر القوة البحرية على الثورة والإمبراطورية الفرنسية" 1793-1812 والذي حدد فيهما أربعة مفاهيم أساسية حول دور القوة البحرية لاعتبار أن البحار والمحيطات هي نظام الربط والاتصال بين مختلف أنحاء العالم؛ كما تعد روسيا من الدول الكبرى الحبيسة والتي يحيط بها عدد من الدول البحرية الأوروبية والآسيوية، و قد ركز ماهان في دراساته وكتبه حول مفهوم القوة البحرية في تحديده لثلاث دول جزرية قوية هي بريطانيا، اليابان والولايات المتحدة الأمريكية والواقعة خارج الكتلة الأوروآسيوية، ليوضح ماهان دور وأهمية البحر في التجارة العالمية خاصة بالنسبة للدول التي تمتاز بموقع بحري مناسب يزيد من مركزها السياسي والاقتصادي على العكس من ذلك الدول الحبيسة والتي تمتلك موقع جغرافي مغلق يشكل لها عائقاً للعب أدواراً عالمية بارزة، وكمثال على ذلك روسيا فوقعها الجغرافي كثيراً ما كان عائقاً أمام تحركاتها ما جعل منها امبراطورية مغلقة، لنجد من جهة أخرى أنه على العكس من ذلك بريطانيا التي استغلت تفوقها البحري وموقعها الجزري المميز لتكون فيه بمنآي عن أي اعتداء أو هجوم خارجي والذي بفضله بنت أكبر امبراطورية تنتشر قواعدها البحرية عبر مختلف انحاء العالم[1].

* أميرال ومؤرخ أمريكي منظر القوة البحرية من مواليد 27 سبتمبر 1840 بنيويورك، توفي في 1 ديسمبر 1914، درس بالأكاديمية البحرية عام 1856 ليبدأ بعدها في دراسة وتحليل الاستراتيجية البحرية للولايات المتحدة الأمريكية، تستند نظرية ماهان على نهج اقتصادي أكثر منه عسكري وقد ارتبط ذلك بمدى تطور البحرية البريطانية ودرجة مساهمتها في الثروة الاقتصادية للبلاد، ليوضح ماهان في نظريته دور وأهمية المحيطات بالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية والتي ساعدت على توسيع تجارتها البحرية، من: Quentin albert, alfred thayer mahan – biographie, 17 janvier 2014, web: https://les-yeux-du-monde.fr/ressources/17197-alfred-thayer-mahan-biographie, in: 20/04/2022, 23:45h.

[1] حسين، الجغرافيا السياسية دراسة الأقاليم، 58-59.

انطلاقاً من تحليل القوة البحرية البريطانية فقد ركز ماهان على ثلاث محددات للقوة البحرية أولها **الموقع الجغرافي** للدولة المطل على أحد "البحار المفتوحة" Open Saes والذي تزيد به قوة الدولة خاصة إذا مكنها هذا الموقع من التحكم أو الإشراف على طرق التجارة الهامة عبر القنوات الملاحية والمضائق البحرية، فالمكانة الحيوية للمضائق والممرات البحرية تجعل منها ذات قيمة جيواستراتيجية في مواقع الدول لاسيما إذا كانت هذه المضائق البحرية تشكل محور التجارة العالمية، ما يحتم على القوى العالمية عموماً والدول المشاطئة للمضائق تفعيل وزيادة قوتها البحرية والعسكرية لضمان مصالحها الحيوية وتجنب التعرض للخطر أو المساس بمكانتها وهو ما يمكن اسقاطه على النموذج الجيوبولتيكي (قارة آسيا) الأكثر تجسيداً للمصالح الحيوية في المضائق البحرية من خلال موقع وأهمية كل من بحر الصين الجنوبي مضيق ملقا وتايوان، المحيط الهندي، البحر الأحمر، مضيق باب المندب، خليج عدن وبحر العرب[1] كما يمنح الموقع الجغرافي ميزة استراتيجية اضافية للدولة تتمثل في الموقع المركزي الذي يشكل قاعدة جيدة للعمليات العدائية ضد الأعداء المحتملين؛ ويضيف ماهان إلى الموقع الجغرافي خاصية الجزيرية لتضفي عليه أكثر قيمة، أما عن المحدد الثاني الذي وضعه ماهان فهو مرتبط أساساً **بطبيعة شكل الدولة** والذي يقصد به الخطوط الساحلية للدولة لأن الأراضي الساحلية المطلة على البحر حسبه هي بمثابة حدود للدولة تسهل عملية الوصول إلى البحر فكلما كان الوصول الذي توفره الحدود إلى المنطقة الواقعة وراءها أسهل كلما زادت رغبة وميول الناس في الاتصال بباقي العالم عن طريق البحر وإقامة الموانئ التي تعد نقاط للقوة والثراء، أما عن **مساحة الدولة** أو مدى الإقليم فتشكل المحدد الثالث لقوتها وإحدى الشروط التي تؤثر على تطور الأمة كقوة بحرية فامتداد الساحل البحري هو مصدر قوة أو ضعف بالموازاة مع عدد السكان؛ كما يعد **حجم وعدد السكان** وتوجههم البحري أحد العوامل المهمة في تحديد قوة الدولة لأن حجم السكان الكبير واستعدادهم للإبحار والتجارة يساعدها في بناء الأساطيل للسيطرة على القواعد والمستعمرات عبر البحار وإقامة المعاملات التجارية، إلى جانب توفير الأطقم الذين يعملون في مختلف الحرف اليدوية التي تسهل عملية صنع وإصلاح المواد والمعدات البحرية؛ ليكون آخر المحددات التي قدمها ماهان متعلق **بالشخصية الوطنية** ومدى تأثيرها على القوة البحرية فإذا كانت الأخيرة تستند حقيقة إلى تجارة سلمية وواسعة النطاق فيجب أن يكون الاستعداد للقيام بالمهام التجارية سمة مميزة للدول التي تسعى للربح[2]، باعتبارها مصدر رخاء واستقرار ودفاع وأمن للدولة، وهي الاستراتيجية التي حرصت روسيا

---

[1] يونس مصطفى، آسيا والالتزام الاستراتيجي الامريكي، 198.

[2] A.t.mahan, "the project gutenberg ebook", the influence of sea power upon history, 1660-1783, edit. A.e.warren, (united states of america, (1980), 35-50.

على اعتمادها لأجل الوصول إلى المياه الدافئة وتوطيد العلاقات مع الدول التي تتمتع بمواقع بحرية استراتيجية وتسيطر على الملاحة البحرية العالمية مثل كوبا في البحر الكاريبي ومصر في قناة السويس ومن الموقع الجغرافي للإمبراطورية الروسية يأتي مفهوم قلب العالم الأوراسي لتعرف أفكار وآراء ماهان رواجاً كبيراً في عهد الملكة فيكتوريا (1837–1901) حين فرضت أساطيل بريطانيا العظمى سيطرتها على مختلف بحار العالم، لكن اليوم ومع التطور التكنولوجي أصبح للقوات الجوية هيمنة أكبر تفوق سيطرة وهيمنة القوات البحرية؛ رغم ذلك فقد ساهمت أفكار ماهان البحرية في بلورة فكر الجغرافيين الأمريكيين[1] واهتمام صانعي السياسة الأمريكية (تيودر وروزفلت) من خلال إنشاء أسطول بحري قوي وشق قناة بنما والسيطرة عل قواعد بحرية في البحر الكاريبي، بالإضافة إلى سيطرتها على جزر غوام وهاواي في المحيط الهادئ لتأمين طرق ملاحتها البحرية[2].

تأكيداً على التأثير الذي تلعبه البحار في اقتصاديات الدول نجد أنه إذا ما نظرنا في قائمة الاقتصاديات الأضعف في العالم فسنجدها لدى البلدان الغير ساحلية فعادة ما تكون الدول الاستوائية الواقعة بين خطي عرض 45° شمالاً و23° جنوباً هي الأكثر فقراً في المقابل تقع البلدان ذات الدخل المرتفع في مناطق العرض الوسطى والعليا؛ من جهة نجد أن الدول الواقعة بين الشرق والغرب في أوراسيا ضمن المناطق المعتدلة هي الأفضل حالاً من بلدان أفريقيا، فقد كانت ومازالت الغابات الكبرى والكثيفة والواقعة تحت تأثير الأمطار الغزيرة والحرارة المرتفعة تقف عائق على مر التاريخ أمام التقدم الحضاري لسكان المنطقة، بالإضافة إلى افتقار الساحل الافريقي للموانئ الطبيعية الجيدة باستثناء موانئ شرق إفريقيا؛ في مقابل ذلك نجد أن الجغرافيا كانت أكثر عطاءاً مع الصين مثلاً لما تملكه الأخيرة من خطوط الاتصال البحرية الرئيسية التي تربط بين القارات والمحيطات عبر العالم، بالإضافة إلى وقوعها ضمن منطقة معتدلة ذات الامتداد البري الذي يصل إلى آسيا الوسطى الغنية بالنفط والغاز الطبيعي، كما منحت الطبيعة الجغرافية لبريطانيا أيضا مكانة وقوة باعتبارها جزيرة مع توجه محيطي جعلها أكثر أمناً استطاعت بفضل هذا الاستقرار الجغرافي تطوير علاقتها الخارجية عبر الأطلسي باتجاه الولايات المتحدة الأمريكية وإقامة نظام ديمقراطي قبل جيرانها، كما نجد ألمانيا والتي منحها موقعها الجغرافي خوف دائم لغياب الحواجز الجبلية التي تحميها من أعدائها فعلى طول امتدادها الشرقي والغربي تغيب السلاسل

---

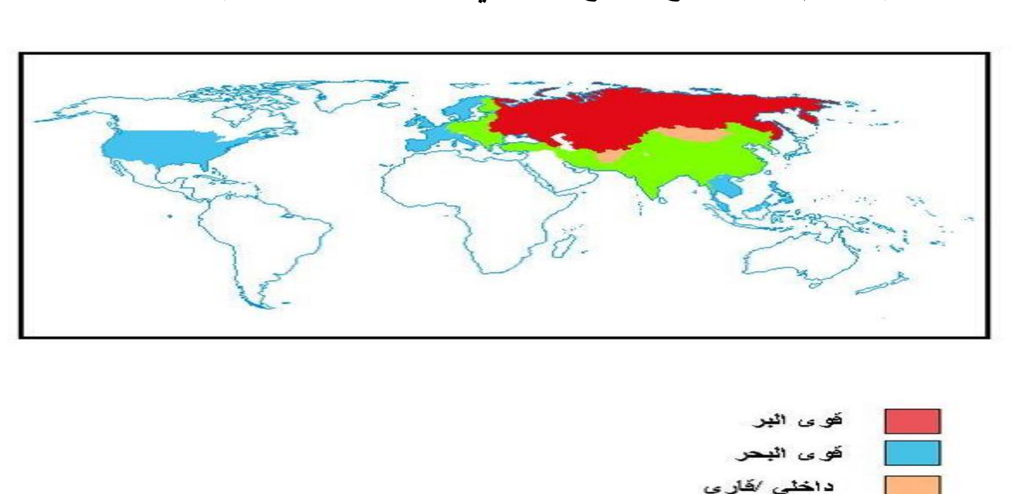
[1] حسين، الجغرافيا السياسية دراسة الأقاليم، 61–64.

[2] أبو عيانة، الجغرافيا السياسية، 24.

الجبيلة مما يشكل لها العديد من المشاكل والصعاب في حماية حدودها، وهو الواقع الذي يفرض عليها تغيير وتوجيه سياساتها وفق ما يتلاءم مع المكانة أو الموقع الجغرافي، ليبقى التاريخ يحمل الكثير من الأمثلة على أهمية الدور الذي لعبته ومازالت تلعبه الجغرافيا في تحديد مكانة وقوة وأهمية الدول ومصير شعوبها[1].

أكد ماهان في ذات الصدد على أهمية البحر في كون الدول التي لديها شواطئ بحرية يجب أن يكون لديها قوة بحرية مدعمة بجيوش برية وقواعد عسكرية خارج حدودها لأن القدرة على حماية الأساطيل التجارية تشكل العامل الرئيسي في الصراعات السياسية الدولية، خاصة لاعتبار أن حركة المرور والسفر عبر المياه كانت دائماً الأرخص والأسهل من التنقل براً[2]، والخريطة رقم04 توضح الموقع الجغرافي للقوى البحرية عند ألفريد ماهان.

خريطة رقم04: توضح الموقع الجغرافي لقوى البحر عند ألفريد ثايلر ماهان



المصدر: صخري محمد، "النظريات الجيوسياسية"، 27 ديسمبر 2019، https://www.politics-dz.com/%d8%a7%d9%84%d9%86%d8%b8%d8%b1%d9%8a%d8%a7%d8%aa

ليتضح في الأخير ووفقاً للأفكار التي قدمها منظري الجيوبولتيك الأوائل والتي تركزت بداية على أهمية المجال البري ودوره في تحديد مكانة الدول، ومع التغيرات والظروف التي شهدها العالم أصبح الاهتمام بالمجال البري وحده لا يكفي لتحقيق أهداف ومطامع القوة والسيطرة ليصبح للعامل البحري دور

[1] كابلان، انتقام الجغرافيا، 50-51.

[2] Mahan, the projecy, 25.

ومكانة مهمة في تحديد توجه الدول خاصة مع ارتباط هذا العامل بالمضائق البحرية التي تشكل نقاط عبور رئيسية عبر بحار ومحيطات العالم، فالإبقاء عليها مفتوحة أمام الملاحة البحرية الدولية تعد من أهم التحديات التي تواجه الدول؛ لهذا كانت ومازالت من أولويات سياسات الدول لتوسيع مجال النفود وبسط السيطرة على المجلات البحرية عبر مختلف أنحاء العالم.

على الرغم من مجموع الأفكار التي قدمها كل من ماكيندر سبيكمان وماهان في تحليل صراع قوى البر والبحر فإن أفكارهم لم تسلم من النقد حول إمكانية استمرارية هذه الأفكار والآراء مستقبلاً، والتي تمحورت حول فترة تاريخية معينة دون الاهتمام بمدى تجسيدها مستقبلاً خاصة في ظل التطور التكنولوجي الذي شهده العالم بعد الحرب العالمية الثانية ودخول العالم للعصر النووي والصاروخي وتزايد دور القوى الجوية في أوقات الحرب والسلم والذي قلل إلى حد كبير من أهمية العامل الجغرافي، ولعل من أبرز الآراء التي شهدها الفكر الجيوبولتيكي عن دور القوى الجوية ما قدمه "الكسندر دي سفيرسكي" Alexander de Svirsky في كتابه بعنوان: "القوى الجوية مفتاح البقاء" لعام 1950 والذي أكد فيه على أن التفوق الجوي هو مفتاح السيطرة والسيادة على العالم، انطلاقاً من تحليله للسيادتين الجويتين الأمريكية والروسية الأولى المسيطرة على نصف الكرة الغربي والثانية المتحكمة في جنوب وجنوب شرق آسيا وأفريقيا، واللتان تتصادمان في غرب أوروبا والشرق الأوسط[1]، وما صاحبه من تغيير في النظام الدولي وموازين القوى العالمية بعد انهيار الاتحاد السوفياتي؛ وقد كتب في نفس الصدد "دونالد مينغ" Donald Meining حول آراء كل من ماكيندر وسبيكمان في تركيزهما على الفترة التاريخية التي عاصراها ما أدى إلى غياب المرونة في المفاهيم الاستراتيجية وبالتالي صعوبة تطبيقها في ظروف مغايرة خاصة مع تغير الأوضاع السياسية وتقلب موازين القوى العالمي، ولجعل أفكار نظرية قلب العالم والأرض الهامشية ملائمة للوضع الدولي المتغيّر يجب اعتماد المفهومين على أساس معايير وظيفية وثقافية من خلال تقديم تعريف وظيفي لمنطقة قلب العالم انطلاقا من التشابه الطاغي على الظروف الطبيعية والخصائص الحضارية للبشر، أما بالنسبة للأطراف الهامشية والتي تتصارع حولها القوى الكبرى فاستراتيجيتها تتغير بتغير موازين القوى البرية والبحرية العالمية؛ فكثيراً من الدول تغير توجهها العالمي وفقاً للتغير في الظروف والأوضاع العالمية، لهذا يقترح مينيغ أنه يمكن تقسيم الدول المحيطة بمنطقة قلب العالم على أساس وظيفي إلى قسمين الأول ذو توجه داخلي إلى قلب العالم والذي أسماها بـ "الأرض

[1] أبو عيانة، الجغرافيا السياسية، 27.

الهامشية القارية" Continental Rim Land، والثاني توجهه خارجي نجو المناطق الهامشية والذي أسماها بـ "الأرض الهامشية ذا التوجه البحري" Maritime Rim Land وهو التوجه الذي يبدو واضحاً لدى دول آسيا الوسطى باتجاه القلب وتوجه بعض الدول الهامشية ناحية البحر[1].

ليكون للدول ذات الموقع البحري المتميز تأثيراً كبيراً على التقدم الاقتصادي والتوجه السياسي فقد كان للتقدم العلمي والتكنولوجي دور بالغ الأهمية في تطور الدول ونهضة الشعوب، حيث ساعدت ملائمة سواحل العديد من الدول والتطور التكنولوجي الذي شهدته على إقامة الموانئ الأمر الذي ساهم في ازدهار العديد منها تحديداً الدول الجزرية الصغيرة؛ بالإضافة إلى ما تمنحه المضائق البحرية للدول من تفوق بحري للدول المشاطئة مكنها من تحقيق تقدم وانتشار واسع مقارنة مع الدول الحبيسة أو التي لا تمتلك اطلالات بحرية واسعة.

المبحث الثاني: مفهوم المضائق البحرية وأنظمتها القانونية

تعد المضائق البحرية من الموضوعات المهمة في القانون الدولي للبحار وباعتبار الدول تعتمد على البحار بشكل كبير في مختلف تعاملاتها التجارية وعلاقاتها مع العالم الخارجي فقد اهتم القانون الدولي للبحار بطريقة تنظيم الملاحة البحرية في المضائق البحرية خاصة في ظل تضارب المصالح وتنازع الأطراف الدولية لتحقيق مصالحها وتسهيل مرورها عبر المضائق البحرية التي تعد نقاط مهمة في التبادلات التجارية البحرية، ولهذا فقد وضح كل من القانون الدولي للبحار والاتفاقيات الدولية والتي سنختص بالذكر منها اتفاقية جنيف 1958 واتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 مختلف الأنظمة القانونية للملاحة بالمضائق البحرية والتي سنتناولها بالتفصيل في المطالب الآتية.

المطلب الأول: التعريف بالمضائق البحرية وأنواعها

قبل تناول تعريف المضائق البحرية ضروري التطرق إلى أهم المصطلحات التي تتقارب مع مفهوم المضيق البحري وتشاركه نفس المجال الجغرافي والعديد من الخصائص وهي القناة، الجزيرة الخليج ، الأرخبيل، الممرات المائية والتي سنتعرف عليها بشكل موجز فيما يلي:

---

[1] حسين، الجغرافيا السياسية دراسة الأقاليم، 74–75.

القناة: تعد القناة التي شقت على أراضي دولة معنية جزءاً من إقليمها الجغرافي لذلك فهي تتمتع بكافة مظاهر السيادة عليها ويتم شق القنوات البحرية لأجل تسهيل حركة الملاحة، فنجد منها قناة السويس قناة كييل وقناة بنما، والتي عقدت بخصوصها العديد من الاتفاقيات لإقرار مبدأ حرية الملاحة عبرها للسفن التجارية الأجنبية زمن السلم، أما في حلات الحرب فمن حق الدولة صاحبة القناة غلقها في وجه السفن المعادية حماية لأمنها ووجودها[1]، وأهم القواعد القانونية التي تحكم القنوات الدولية التي تضمنها القانون الدولي دون اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والتي لم تحدد نظام قانوني للقنوات البحرية لهذا نجد أنه كل قناة تخضع لاتفاقية خاصة بها وفي الغالب ما تكون أحكام هذه الاتفاقيات مستمدة من اتفاقية القسطنطينية لعام 1888، ومن أهم الأحكام التي تخضع لها القنوات البحرية وتعرفها وفقاً لها مايلي:

القناة: عبارة عن ممر مائي يصل بين بحرين يساعد في اختصار المسافات بالنسبة للسفن العابرة للبحار.

- لا تعد القنوات البحرية ممرات طبيعية وإنما تم شقها من قبل الدول ومهما كان عرضها فإنها تعد قناة دولية.
- تقع القناة في أراضي دولة واحدة لها سواحل على بحرين ولا توجد قناة تمر بسواحل عدة دول.
- المرور عبر هذه القنوات حق لجميع الدول وهو مرور متواصل دون انقطاع يقتصر على مرور السفن لا الطائرات دون القيام بأي أعمال أخرى كالصيد أو البحث العلمي ومن حق الدول الواقعة هذه القنوات في جزء من أراضيها وضع رسوم على مرور السفن الأجنبية[2].

الجزيرة: ورد تعريف الجزيرة ضمن الفقرة الأولى من المادة 121 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بأنها: "رقعة من الأرض متكونة طبيعياً ومحاطة بالماء وتعلو عليه في حالة المد" يتضح من هذا التعريف أنه لإطلاق تسمية جزيرة ضروري توفر الشروط التالية:

1- أن تكون الجزيرة متكونة طبيعياً دون تدخل اليد البشرية ولهذا يستثنى من التعريف السابق الجزر الاصطناعية والمنشآت المقامة في البحر؛

[1] محمد هواش، ريم عيود، ريم عبود، القانون الدولي للبحار (الجامعة الافتراضية السورية، 2018)، 67.
[2] سهيل حسين الفتلاوي، الموجز في القانون الدولي العام (الأردن: دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2009)، 164-265.

2- أن تكون كل أجزاء الجزيرة محاطة بالمياه من جميع الجهات؛

3- أن تعلو الجزيرة فوق الماء في حالة المد، أي أن تبقى الجزيرة ظاهرة تسبح فوق الماء حتى مع المد المرتفع وهنا نستثني المرتفعات الحجرية في البحار التي يغمرها المد.

إضافة إلى الشروط الواردة في تعريف الجزيرة يضاف شرطين ضروريين وهما صلاحيتها للسكن البشري وتحديد حدودها البحرية (البحر الاقليمي للجزيرة ومنطقتها المتاخمة ومنطقتها الاقتصادية الخالصة وجرفها القاري)[1].

الخليج: يعرف الخليج على أنه مساحة من البحر تتغلغل في إقليم الدولة ينتج عن هذا التغلغل بالنسبة لاتساع فتحته وجود مساحة مائية تكاد تكون محاطة بالأرض[2]، وتعرف الخلجان جغرافيا بأنها تلك المناطق من البحر التي تتداخل في الأرض نتيجة التعرجات الطبيعية للساحل[3]، أو هي انبعاج واضح المعالم يكون توغله بالقياس على عرض مدخله على نحو يجعله يحتوي على مياه محصورة بالبر ويشكل أكثر من مجرد انحناء للساحل[4].

الأرخبيل: يعرف الأرخبيل بأنه مجموع الجزر بالإضافة إلى المياه الممتدة فيما بين هذه الجزر وما تشمل عليه من معالم وعناصر طبيعية، حيث تكون الجزر وثيقة الترابط إلى حد تشكل مع المياه والمعالم الطبيعية الأخرى كياناً جغرافياً واقتصادياً وسياسياً قائماً بذاته، وقد عرفه المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أنه: "الفضاء البحري المتضمن داخل مساحة موضوعة من قبل دولة أرخبيلية".

الممرات المائية: هي تلك الفتحات التي توصل بين بحرين والتي قد تكون من صنع الطبيعة وتتمثل في المضائق البحرية أو البواغير أو من صنع الإنسان فتشكل ما يسمى بالقنوات البحرية[5].

---

[1] هواش، القانون الدولي للبحار، 82-83.

[2] جمال عبد يّناصر مانع، القانون الدولي العام، المجال الوطني للدولة(البري- البحري- الجوي)، ج2 (الجزائر: دار العلوم للنشر والتوزيع، 2009)، 181.

[3] هواش، القانون الدولي للبحار، 4.

[4] سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام (مصر: المصرية للنشر والتوزيع، 2019)،28.

[5] عبد الكريم عوض خليفة، القانون الدولي للبحار دراسة في ضوء أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار(الاسكندرية: دار الجامعة الجديدة،2013)، 141.

أعالي البحار: هي جميع أجزاء البحر الغير مدرجة ضمن المياه الداخلية والإقليمية للدول.

الفرع الأول: تعريف المضائق البحرية

في تعريف المضيق البحري نجد أن له عدة دلالات بداية بالمدلول اللغوي والمدلول الجغرافي والقانوني ثم يليه المدلول الغائي أو الوظيفي ليتضح أنها تشترك في نقاط حول تعريفه وتختلف في نقاط أخرى وهذا ما سيتم توضيحه من خلال التطرق لتعريق المضيق البحري.

يعرف الفقه الدولي المضائق البحرية وفقاً لمعيارين أساسيين هما المعيار الجغرافي الذي كان تعريفه للمضيق تعريفاً غائياً باعتباره ممر مائي يستخدم للملاحة الدولية، والمعيار القانوني الوظيفي الذي يشترط إضافة إلى ما سبقه (المعيار الجغرافي) أن يصل المضيق بين بحريين عاليين*، وهذا ما سيتم توضيحه في مجموع التعاريف الفقهية التي سيتم تناولها في هذا العنصر.

يعرف المضيق لغة على أنه: "كل ما ضاق من الأماكن والأمور والمضيق هو الضنك والضيق في كل شيء ويقابلها كلمة برزخ، والبرزخ هو الحاجز بين شيئين وهو إشارة إلى قطعة الماء الضيقة المحصورة بين بحرين موصولة ببر أو شبه جزيرة ببر، أما اصطلاحاً فتعرف المناطق التي يضغط فيها اليابس على البحر بالمضائق والتي تشير إلى انكماش لمياه البحر وانحصارها بين جزأين من اليابس[1].

أولاً– التعريف الجغرافي للمضيق البحري:

يعرف المضيق البحري وفقاً للمعيار الجغرافي باعتباره ممراً مائياً ضيقاً يستخدم للملاحة الدولية فحسب هذا المعيار يكفي توفر الشرطين السابقين لنقول أن المضيق دولي بغض النظر عن البحار التي يصل بينها ولا طبيعة الأرض التي يقع فيها وفي هذا يقول جيديل: "يقصد بالمضيق من الناحية الجغرافية

---

* أعالي البحار: عرفته اتفاقية جنيف لعام 1958 على أنه كل أجزاء البحر التي لا تتعلق بالبحر الإقليمي أو المياه الداخلية للدولة، كما عرفته المادة 86 من اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 على أنه كل أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة والمياه الإقليمية أو المياه الداخلية أو المياه الأرخبيلية في الدول الأرخبيلية، من: سعادي، سيادة الدولة على البحر،198.

[1] أحمد عبد الباقي مقبل الفقيه، "دور المنافذ البحرية في الصراعات الإقليمية، مضيق باب المندب في النزاع اليمني انموذجاً" مجلة القانون والعلوم السياسية01(2022):361.

أنه ممر بحري محصور بين جزأين من الأرض مهما كانت طبيعة هذه الأرض ومهما كانت سعة هذا الممر المائي ومهما كان الإسم الذي يطلق عليه"[1].

يضيف الدكتور صادق أبو هيف بأن الممرات البحرية هي تلك الفتوحات التي توصل بحرين وهي إما طبيعية وتشمل المضائق وإما اصطناعية وتشمل القنوات البحرية، ويشاركه في نفس الطرح الدكتور عبد العزيز محمد سرحان حين كتب قائلاً بأن: "الفتحات الطبيعية التي لا يتجاوز اتساعها عرض البحر الإقليمي* والتي تصل بين بحرين تعد من المضائق البحرية"، وهو نفس التعريف الذي ذهب إليه الدكتور عبد الكريم علوان، كما ذكر الدكتور مفيد شهاب أن المضيق من الناحية الجغرافية هو: "عبارة عن مياه تفصل بين جزأين من اليابسة وتصل بين بحرين".

تعددت التعاريف الجغرافية للمضيق البحري والتي لا يسعنا ذكرها مجتمعة في هذا العنصر ليبقى القول أنه ووفقاً للتعاريف المذكورة فإن المضيق البحري حسب المعيار الجغرافي يتوقف على تحديد طبيعة المياه التي يتكون منها المضيق أو يربط بينها.

ثانيا- التعريف القانوني للمضيق البحري:

من الفقهاء من اعتمد المعيار القانوني والشرط الوظيفي في تعريفه للمضيق نجد تعريف الفقيه "أوكونيل" في قوله:" أنه كل ممر مائي لا يعد من المضائق القانونية ما لم يتخذ التكوين من الناحية الجغرافية شكل المضيق، لكن كل مضيق جغرافي لا يعد بالضرورة من المضائق القانونية ذلك أن كل ممر يشمله التعبير الجغرافي للمضائق ليس بالضرورة من الطرق الدولية الرئيسية ومن ثم يكون معيار تحديد المضائق الدولية وظيفياً لا جغرافياً"[2].

---

[1] فخري رشيد مهنا، النظام القانوني للملاحة في المضائق البحرية الدولية وتطبيقه على مضيق هرمز ،ط1(جامعة بغداد،1980)، 28.

*حدد امتداد مياه البحر الإقليمي بـ 12 ميل بحري في المادة 7 من اتفاقية المياه الإقليمية 1958 تمارس عليها الدولة سيادتها الكاملة مع ضمان حق المرور البريء للسفن الأجنبية وحق المرور العابر في المضائق الدولية، من: محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، ج 1 (الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية، 1994)، 225-226.

[2] زازة لخضر، "الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار"(أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، جامعة وهران، 2010/2009)، 682- 683.

تعريف جيدل: "أما المضيق قانوناً فهو كل ممر طبيعي بين ساحلين لا يتجاوز عرضاً معيناً ويسمح بالاتصال بين جزئين من المجالات البحرية ومن غير المهم أن تكون هذه المجالات تعود إلى بحر واحد أو بحرين ولا يهم أيضاً إذا كان الممر قائماً بين جزيرة وإقليم أو بين جزيرتين أو مجموعة من الجزر[1].

كما اعتمد الفقيه فيري أوبنهايم المعيار القانوني في تعريف المضيق البحري فيشير إلى أن المضيق الذي تنطبق عليه قواعد القانون الدولي هو المضيق المكون من البحار الإقليمية والذي يوصل جزأين من أعالي البحار[2].

عند الأخذ بشرط أن المضيق يجب أن يستعمل للملاحة الدولية لوصفه بأنه مضيق دولي يطرح الفقيه بنتو مقرر اللجنة الفرعية لقانون البحار المنبثقة عن اللجنة القانونية الأفروآسيوية تساؤل حول هل تؤثر حركة المرور وحجمها في المضيق على تسميته بالمضيق الدولي؟، وفي هذا يجيب أن المضيق الذي تكون حركة الملاحة به غير مستمرة ولا تشمل جميع الدول سيخضع لنظام خاص يرعى المصالح المرتبطة به سواء كانت مصالح الدول المشاطئة أو الدول المستخدمة، أما فيما يخص درجة اتساع المضيق فيذهب غالبية الفقهاء إلى أن الفتحة التي تتمتع بوصف المضيق دولي هي التي لا يتجاوز اتساعها عرض البحر الإقليمي وأن يكون واقعاً في دولة واحدة أو في عرض بحرين إقليمين لدولتين[3].

كما يشترط أصحاب هذا الاتجاه في تعريفهم للمضيق إضافة إلى كونه مضيق مائي ضيق ويستخدم للملاحة الدولية ضرورة أن يكون واصلاً بين بحريين عاليين، وفي هذا يقول كافريه: "المضيق له صفة أساسية هو أن يصل بين جزأين من البحر العالي وأن يكون مستعملاً لأغراض الملاحة الدولية"[4].

إن الممر المائي لا يكون مضيق في القانون الدولي إذا توافرت له الأوصاف الجغرافية فقط للمضيق، إنما يجب أن يكون إضافة إلى ذلك ممراً للمواصلات الدولية غير المتجهة إلى موانئ الدول المشاطئة للمضيق لهذا فتعريف المضيق قانوناً لا يعتمد على المعيار الجغرافي وإنما يعود إلى الموازنة في عبور المضيق بين مصلحة الدول المشاطئة له والمصلحة البحرية للجماعة الدولية، ويقصد بالمصلحة

---

[1] مهنا، النظام القانوني للملاحة، 28.

[2] محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار (عمان: دار الثقافة، 2008)، 162.

[3] زازة، الوضع القانوني للسفن، 684.

[4] مهنا، النظام القانوني للملاحة، 29.

هنا الاستخدام الفعلي للمضيق في الملاحة الدولية؛ فالأهمية هنا ترتكز على مدى قدرة المضيق وليس على حجم الملاحة الدولية به[1]، وهنا يتحدد المعيار الغائي في تعريف المضيق البحري والمتوقف على درجة استخدام المضيق في الملاحة الدولية لتبقى معرفة درجة الاستخدام متوقفة على مجموعة من العناصر مجتمعة دون أن يكون إحدى هذه العناصر عاملاً حاسماً في تحديد وقياس درجة الاستخدام ومن هذه المعايير نجد (عدد السفن العابرة للمضيق، مقدار حمولتها، قيمة الحمولة، معدل حجم السفن)[2].

لهذا يمكن القول أن المضائق البحرية أهم نقاط التماس ما بين الدول فاهتم بها القانون الدولي للبحار وعبر فترات زمنية مختلفة، ليتم وضع مجموعة القوانين والمعايير التي على أساسها يحدد المضيق البحري وتحدد طرق وأساليب الملاحة البحرية عبره، كما حددت الشروط الأساسية لوصفه بأنه مضيق دولي، وانطلاقاً من جملة التعاريف المقدمة للمضيق البحري فإنه ووفقاً للقانون الدولي يكون تعريف المضيق بالاعتماد على المعيار الجغرافي أي أن يكون المضيق ممر مائي ويصل بين جزأين من البحار والمعيار القانوني في أن لا يزيد اتساع المضيق عن ضعف مساحة البحر الإقليمي، والمعيار الغائي أو الوظيفي الذي يشترط أن يكون المضيق مستخدماً للملاحة الدولية.

ثالثاً- تعريف المضائق البحرية في القضاء الدولي "محكمة العدل الدولية":

عرفت محكمة العدل الدولة المضيق في قضية كورفو* بأنه ممر بين جزأين من الأرض يصل بين جزأين من البحر المفتوح، وهو التعريف الذي ينطبق على المعنى الجغرافي للمضيق، لتقر المحكمة أن العرف الدولي يسمح للدول زمن السلم بأن ترسل سفنها عبر المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية دون سابق ترخيص من الدولة المشاطئة وليس من حق الأخيرة منع ذلك المرور مادام أنه لا يوجد اتفاق

---

[1] الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة (الاسكندرية: منشأة المعارف، 1985)، 66.

[2] حمود، القانون الدولي للبحار ،163.

* يقع مضيق "كورفو" CORFU بين جزيرة كورفو اليونانية وسواحل اليونان من الغرب وألبانيا من جهة الشرق، يدخل الجانب الغربي منه في البحر الإقليمي لليونان وجانبه الشرقي ضمن البحر الإقليمي لألبانيا، تعود أحداث القضية إلى عام 1946 عند عبور سفينتين حربيتين بريطانيتين للجزء الشمالي من المضيق ليتم حرقهم بواسطة المدفعية الألبانية، التي قامت بإرسال طلقات تنبيهية للسفينة التي تمر في مياهها الإقليمية من أجل رفع علمها والتي تمر دون الحصول على إذن مسبق، في المقابل تُأكد بريطانيا على حقها في المرور البريء في المضائق الدولية التي تصل بين جزأين من أعالي البحار رافضتاً طلب ألبانيا في الحصول على إذن بالمرور، في ظل تمسك كل طرف بمطالبه لجأت بريطانيا لمجلس الأمن الذي أحال القضية على محكمة العدل الدولية للفصل فيها، للمزيد ينظر: محمد خليفة جودة، "الوضع القانوني للمضايق الدولية: دراسة قضية مضيق كورفو"، المركز الديمقراطي العربي: ألمانيا (د.س.ن): 12-18.

ينص على غير ذلك وهذا لا يعني أن السفينة الحربية معفاة من قيود المرور البريء لكنه يعني أن نوع السفينة يؤثر على ممارسة ذلك الحق[1].

رابعاً– تعريف المضائق البحرية في المؤتمرات والاتفاقيات الدولية:

بدأت الأهمية الاقتصادية للبحر تظهر بشكل أوسع بعد الحرب العالمية الثانية فمنذ اعلان ترومان حول الجرف القاري[*2] سارعت الدول إلى بسط نفوذها وسيادتها على مساحات متفاوتة من البحر المجاور وقاعه نتيجة للندرة التي خلفتها الحرب لهذا وجب الاتفاق، فجاء توقيع معاهدات جنيف الأربعة عام 1958 حول المياه الإقليمية والجرف القاري وأعالي البحار، الصيد وحماية الموارد الحية وهي الفترة التي شهدت استقلال العديد من الدول وانضمامها إلى منظمة الأمم المتحدة منذ 1960 ما يعني ظهور مطالب جديدة للدول بأحقيتها في المناطق الاقتصادية الخالصة ومناطق الصيد تحديداً، وعلى اثر ذلك تضمنت مفاوضات جنيف لعام 1975 نصاً يعطي للدول المشاطئة حق السيادة في منطقة معينة من البحر المجاور تمتد إلى 200 ميل بحري[3].

طبقاً لاتفاقية 1958 كل ما يقع خارج المياه الإقليمية هو من ضمن أعالي البحار كما خصصت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 أحكام حول المنطقة الاقتصادية الخالصة في الجزء الخامس وهو ما نصت عليه المادة 55 تحت عنوان: "النظام القانوني الخاص بالمنطقة الاقتصادية الخالصة" والتي تضمن حقوق واختصاصات الدول المشاطئة من جهة وحقوق وحريات الدول الأخرى من جهة ثانية[4].

---

[1] الغنيمي، القانون الدولي البحري، 75.

[*] عرف الجرف القاري في اتفاقية 1958 وفقا للمادة 2 بأنه: "يشمل قاع البحر وباطنه المجاور لساحل الدولة وخارج منطقة المياه الإقليمية إلى عمق 200 ميل بحري، أو ما بعد هذا الحد إذا كان عمق المياه يسمح باستغلال الثروات الطبيعية لهذه المنطقة"، وقد تم اعتماد معيار العمق وقابلية الجرف القاري للاستغلال خاصة مع التطور التكنولوجي أين أصبح يصل إلى أعماق تفوق 200 ميل بحري التي حددتها اتفاقية 1958، هذا ما يسمح للدول الأكثر قوةً وتفوقاً باستغلال أعماق الجرف القاري لصالحها على حساب دول أخرى، زد على ذلك اختلاف التكوينات الجغرافية للمناطق، لهذا طالبت الدول بمعيار قياسي طولي عوضاً عن معيار قياس العمق وهو المعيار الذي اعتمدته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 ضمن المادة 76 والتي حددت منطقة الجرف القاري بـ 200 ميل بحري بداية من خط الأساس في امتداد طبيعي إلى الحافة الخارجية للهامش القاري[2]، لمزيد من التفاصيل ينظر: بوسلطان، مبادئ القانون الدولي، 242–247.

[3] بوسلطان، مبادئ القانون الدولي، 222– 223.

[4] نفس المرجع، 235.

يعرف مؤتمر لاهاي لعام 1930 المضيق البحري بأنه: "المرور بريئاً إذا لم يضر بأمن الدولة ونظامها العام ومصالحها المالية Security, public Policy and fiscal interets، وقد أجاز في مادته 3/6 أنه للدولة حق وقف المرور البريء في بحرها الإقليمي بصفة مؤقتة ولدواعي أمنية دون تمييز بين السفن الأجنبية، ومن هذا الحق الذي تتمتع به الدول المشاطئة أصبحت قاعدة المرور البريء للسفن الأجنبية في المضائق تحظى بقبول الجماعة الدولية أما السفن الحربية فلم يتقرر بشأنها أي قاعدة مؤكدة إلا بعد قضية كورفو لعام 1949 وذلك عائد في الغالب إلى الأوضاع التاريخية في تلك الفترة[1].

كما تناول مؤتمر جنيف 1958 ضمن المادة 4/16 تعريف المضيق على أنه ذلك الذي يخدم الملاحة الدولية ويصل جزءاً من البحر العام بجزء آخر من البحر الإقليمي لدولة أجنبية، ويعرف المضيق بأنه دولي كل ممر مائي طبيعي ضيق يصل بين جزأين من البحار العالية أو بحر عالي ببحر إقليمي لدولة أجنبية، وهو نفس الاتجاه الذي اعتمده تعريف المؤتمر الثالث لقانون البحار في تعريفه للمضيق الدولي على اعتبار أنه المضيق الذي يصل بين جزأين من البحر العالي، كما تضمن نص المشروع البريطاني في جزئه الثالث في المادة الأولى الفقرة 3 على أن المضيق هو: "امتداد للمياه مهما كان اسمه يستعمل للملاحة الدولية ويربط بين جزأين من أعالي البحار"، كما نصت المادة الثامنة من المشروع على تعريفه بأنه: "في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من البحار العالية أو بين جزء من البحار العالية والبحر الإقليمي لدولة أجنبية في غير المضائق التي يطبق فيها المرور العابر"[2].

لتعرف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 المضيق الدولي استناداً إلى معيارين الأول يجب أن يكون المضيق يصل منطقة بحرية تكون فيها الملاحة البحرية حرة بمنطقة أخرى تكون لها نفس الصفات أو ببحر إقليمي، ثانياً وجوب استخدام المضيق للملاحة الدولية على ألا يتجاوز اتساع المضيق نصف عرض البحر الإقليمي[3].

يعرف أيضاً المضيق بأنه: "ممر بحري طبيعي يصل بين جزأين من البحار أو بين بحر ومياه داخلية* أو الإقليمية ويشترط في المضيق أن يكون عرضه أقل من 24 ميلاً بحرياً أما إذا زاد عن ذلك

---

[1] الغنيمي، القانون الدولي البحري، 72–74.

[2] مهنا، النظام القانوني للملاحة، 38–39.

[3] ياسر علي خلف الصافي، النظام القانوني للملاحة البحرية، ط1(بيروت: منشورات زين الحقوقية، 2016)، 39.

فلا يعد مضيق وإنما منطقة اقتصادية* أو بحرًا عالياً بحسب اتساعه[1]"، وحتى يوصف بأنه مضيق يجب توفر جملة من الشروط هي أن يكون المضيق جزءاً من البحر وتَكوّن بفعل عوامل طبيعية لا من صنع البشر وأن يكون محدود الاتساع وصالحاً للملاحة الدولية[2].

كما يعرف المضيق بأنه عبارة عن ممر مائي طبيعي ضيق يصل بين رقعتين من أعالي البحار ولا يتجاوز اتساعه ضعف عرض البحر الاقليمي[3].

أما عن تعريف المضيق الدولي فيعرف بأنه: "كل ممر مائي طبيعي ضيق يستخدم للملاحة الدولية ويصل بين جزأين من أعالي البحار"[4]، ويعد الممر المائي مضيقاً دولياً اذا توافرت فيه الشروط التالية:

1- يجب أن يكون ممراً طبيعياً ضيقاً، فالمضيق الدولي الذي يهتم به القانون الدولي هو المضيق الضيق الذي لا يتجاوز اتساعه ضعف البحر الإقليمي لدولة واحد أو أكثر لأن المضائق البحرية التي يتجاوز اتساعها ضعف البحر الإقليمي تعد مياهها ضمن البحر العالي فلا تثير أي مشاكل كونها خاضعة لأحكام أعالي البحار؛

2- أن يصل بين بحرين دون تحديد صفة البحرين، فالمضيق الذي يصل بين أي بحرين يكون مضيقاً دولياً اذا استخدم للملاحة الدولية؛

* طرح مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة لأول مرة من قبل مندوب كينيا في اللجنة القانونية الاستشارية الآفرو- آسيوية في اجتماعها السنوي الذي عقد في كولومبو1971 والذي أعلن فيه بأحقية الدولة الساحلية في المنطقة، وأن تصدر بشأنه مختلف القرارات المتعلقة بالصيد، وقد تبنت اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة فنصت المادة55 منها على أن المنطقة الاقتصادية الخالصة هي المنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي والملاصقة له وتنطبق عليها الأحكام الواردة في الجزء الخامس الخاص بهذه المنطقة ووفقاً للنظام المقرر في هذا الجزء، لمزيد من التفاصيل ينظر: هواش، القانون الدولي للبحار، 72.

[1] سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار(الأردن: دار الثقافة والنشر والتوزيع،2012)، 150.

[2] حسني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، ط1(مصر: دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع المنصورة، 2013)، 139.

[3] مانع، القانون الدولي العام، 318.

[4] عامر ماجد العجمي، رنا عبود، "نظام المرور العابر في المضائق الدولية"، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية المجلد16، العدد1، (جوان2019)، 63.

3- أن يكون مستخدماً للملاحة الدولية باعتباره شرطاً أساسياً لاعتبار المضيق دولياً، وقد أجمع على هذا الفقه الدولي ومحكمة العدل الدولية والمؤتمرات، اذ يلحظ أنها لم تستخدم مصطلح المضيق الدولي وإنما استخدمت مصطلح المضائق المستخدمة للملاحة الدولية[1].

بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 للدولة حق المتابعة وحماية حقوقها في مناطقها البحرية المختلفة ومتابعة السفن التي تخترق قوانين الدولة المشاطئة في مياهها الإقليمية والمنطقة اللصيقة، لتضيف المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 منطقتي الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة فيحق للدولة المشاطئة في حال تعرضها للخطر متابعة السفينة الأجنبية وإلقاء القبض على ربانها وتنفيد العقوبة باحترام مجموعة شروط موضحة في الاتفاقية[2].

يلاحظ أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 قدمت تعريفاً محدداً للمضيق الدولي من خلال تركيزها على تحديد نظام المرور في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، فقد اهتمت تحديداً بكون المضيق يستخدم للملاحة الدولية إلى جانب التأكيد على تفاصيل مساحته، اتساعه والأجزاء البحرية التي يربط فيما بينها؛ فالاتفاقية اهتمت بالمضائق الدولية ولم تقدم تعريف محدد للمضيق البحري بصفة عامة، لهذا نجد أنه في الغالب يستخدم مفهوم المضيق الدولي بدلاً من المضيق البحري لأن التركيز غالباً ما يكون على المضائق التي تستخدم للملاحة الدولية وهو المفهوم الذي ركزت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 وباعتبارها آخر الاتفاقيات الدولية التي اهتمت بمسألة المضائق البحرية، ليبقى الاستناد إلى تضمنته من مفاهيم وأحكام يساعد على ضبط وتوضيح مفهوم المضيق البحري.

الفرع الثاني: أنواع المضائق البحرية

تنقسم المضائق البحرية إلى أنواع حسب طبيعة المياه الواقعة فيها أو التي تحدها واليابسة التي تحصر مياهها ولذلك نجدها مقسمة إلى ما يلي:

أولاً: المضائق الواقعة في المياه الداخلية لدولة: وهي المضائق المحصورة بين إقليم الدولة واحدى الجزر التابعة لها، وبهذا تعد هذه الأنواع من المضائق من المياه الداخلية للدولة كونها واقعة ضمن حدودها ومن حقها منع أي سفينة من الدخول إليها إلا في إحدى الحالات الآتية:

[1] مهنا، النظام القانوني للملاحة، 47-51.

[2] بوسلطان، مبادئ القانون الدولي، 248.

1- يحق لسفن دولة أجنبية دخول وعبور المضائق الواقعة في المياه الداخلية لإحدى الدول إذا كان هذا الحق ممنوح للدول الأجنبية قبل عقد اتفاقية قانون البحار لعام 1982، لأنه قبل الاتفاقية كانت تعتبر مياه هذا النوع من المضائق البحرية مياه دولية تقع في البحر الإقليمي لدولة الإقليم فحق المرور يستمر على الرغم من اعتبار اتفاقية قانون البحار مياه المضيق مياه داخلية[1]؛

2- في حال وجود اتفاقية بين الدول المشاطئة للمضيق والدول الأجنبية تقضي بالسماح بمرور سفنها عبر المضيق؛

3- على السفينة الأجنبية الحصول على موافقة من ميناء الدولة التي يقع المضيق ضمن مياهها الداخلية سواء في حالة دخولها للمضيق أو خروجها منه، ومن هذه المضائق المضيق المحصور بين جزيرتي هيروشيما ونكازاكي في اليابان الذي يربط بحر اليابان بالمحيط الهادئ[2].

ثانياً: المضائق البعيدة عن الدول المشاطئة: وهي المضائق الواقعة ضمن مياه المنطقة الاقتصادية الخالصة*[3] أو أعالي البحار، أي بعيدة عن المياه الإقليمية للدول المشاطئة.

ثالثاً: المضائق المتفق عليها بين الدول المشاطئة: وهي المضائق التي يتم الاتفاق بشأن المرور عبرها بين الدول المشاطئة، فتخضع السفن العابرة لهذا النوع من المضائق إلى القواعد والقوانين الواردة في الاتفاقيات المبرمة بين الدول المشاطئة دون الرجوع إلى قواعد اتفاقية قانون البحار حول المضائق البحرية.

---

[1] الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، 151.

[2] نفس المرجع، 152.

* تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى مسافة 200 ميل بحري انطلاقاً من خط الأساس ولا يمكن للدولة الساحلية الاستئثار بالحقوق خارج هذه المنطقة إلا بالاستناداً إلى نصوص متفق بشأنها، أما خط الأساس فهو ذلك الخط الفاصل بين اليابسة والمناطق البحرية المختلفة للدولة، وانطلاقاً منه يحدد امتداد كل من المياه الإقليمية والمنطقة اللصيقة والجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة، حيث أن كل المناطق تحدد بخط في عرض البحر تكون جميع نقاطه على أبعاد متساوية من نقاط خط الأساس ويساوي ذلك البعد الامتداد القانوني للمنطقة المعنية تنفرد الدولة برسم ذلك الخط وتحديد أماكن مروره، من: بوسلطان، مبادئ القانون الدولي، 207-210.

رابعاً: المضائق الوطنية: وهي المضائق المحصورة بين أجزاء من دولة أو مجموع دول مع وجود طريق ملاحي يؤدي إلى أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة تستطيع السفن والطائرات المرور عبره، في هذه الحالة لا يجوز العبور عبر المضيق الوطني.

خامساً: المضائق الواقعة كل من ضفتيه في إقليم دولة واحدة: يتوقف وضع مياه الإقليم في هذا النوع من المضائق على مدى اتساعه، فإذا كان اتساع المضيق لا يتجاوز ضعف عرض البحر الإقليمي للدولة تعد في هذه الحالة مياه المضيق كلها من ضمن المياه الإقليمية، أما إذا تجاوز اتساع المضيق ضعف عرض البحر الإقليمي للدولة يكون لها بحرها الإقليمي على كلا جانبي المضيق وتكون المياه الواقعة بين بحريها الإقليميين من مياه المنطقة الاقتصادية الخالصة أو منطقتها المجاورة أو من البحر العالي حسب الوضع نفسه.

سادساً: المضائق الواقعة إحدى ضفتيه في دولة والضفة الأخرى في إقليم دولة ثانية: تطبق في شأنها قاعدة خط الوسط المتعلقة برسم الحدود ما بين البحور الإقليمية المتقابلة أو المتلاصقة، فإذا كان اتساع المضيق أكبر من حاصل جمع عرض البحرين الإقليميين لكلا الدولتين يصبح لكلاهما بحر إقليمي والمياه الواقعة بينهما تعد من مياه البحر العالي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو المنطقة المجاورة لأحدهما أو لكليهما، وفي الغالب ستكون من مياه البحر العالي مالم تدعي الدولتين كلاهما أو احداهما أحقيتها أو سيادتها على المنطقة المجاورة أو المنطقة الاقتصادية الخالصة وفي كلا الحالتين ستكون هناك أحكام حول كيفية تقسيم المناطق بينهما.[1]

سابعاً: المضائق التي تربط بين البحار: هي المضائق التي تربط بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، وجزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، منها مضيق جبل طارق الرابط ما بين البحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي، مضيق هرمز الذي يربط بين الخليج العربي وبحر العرب، مضيق دوفر ما بين بحر الشمال والمحيط الأطلسي ومضيق سوندا الرابط بين بحر جاوة والمحيط الهادئ[2]، في الغالب تكون هذه المضائق واقعة بين دولتين وأحكام المرور فيها متوقفة على مدى اتساع المضيق فإذا زاد عن مجموع اتساع المياه الإقليمية للدولتين الواقع على شاطئيهما يعد ما تبقى من المياه

[1] جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، ط1 (دار الخلدونية للنشر والتوزيع: الجزائر 2009)، 93-94.
[2] الفتلاوي، القانون الدولي، 154.

مياها دولية، أما إذا لم يزد عرض المضيق عن ضعف عرض المياه الإقليمية للدولتين أو كان أقل من ذلك يصبح خط الوسط هو الفاصل بين المياه الإقليمية لكلا البلدين[1].

ثامناً: المضائق التي تصل بين أعالي البحار والمياه الداخلية لدولة ما: مثل مضيق كرتش الذي يصل بين البحر الأسود وبحر زوف، في هذا النوع من المضائق يكون المضيق واقع كلياً في إقليم دولة واحدة وفي هذه الحالة يطبق عليه نظام المرور البريء، لأن السيادة عليه تكون كاملة للدولة الساحلية التي يقع ضمن إقليمها.

تاسعاً: المضائق الواصلة بين بحر إقليمي لدولة ساحلية والبحر العالي: في هذا النوع من المضائق يطبق نظام المرور البريء وفقاً لما ورد في المادة 16 في الفقرة 4 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة 1958، كما أقرت نفس المادة في الفقرة 1 وجوب تطبيق نظام المرور البريء على السفن التي تمر بهذا النوع من المضائق البحرية[2].

المطلب الثاني: الأنظمة القانونية للملاحة الدولية وأنواع المرور في المضائق البحرية

تخضع المضائق البحرية لقواعد قانونية عامة استقرت في القانون الدولي للبحار لتتطور الأحكام الخاصة بالملاحة في المضائق البحرية من حيث نوع البحار التي تصل بينها المضائق والتي تم توضيحها في الفقه والقضاء الدولي والاتفاقيات والمؤتمرات الدولية من خلال تبيان النظام القانوني للملاحة في المضائق البحرية والذي تتضارب حوله الملاحة الدولية من جهة وملاحة الدول المشاطئة للمضائق البحرية التي ترغب في الحفاظ على سيادتها على المضائق من أجل ضمان أمنها واستقرارها من جهة أخرى، والتي تقابلها الرغبة الدولية في حرية الملاحة بالمضائق البحرية لهذا تضمن الفقه والقضاء الدوليين إلى جانب الاتفاقيات مجموعة أحكام يتم الاتفاق حولها والتعامل على أساسها والتي سيتم توضيحها في هذا المطلب.

---

[1] محي الدين، القانون الدولي، 92-93.

[2] وسام الدين العكلة، ياسر الحويش، "النظام القانوني للمضيق الدولي دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي"، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية 4 (2011)، 314.

الفرع الأول: القواعد العامة للملاحة في المضائق البحرية

نظراً للأهمية التي تتمتع بها المضائق البحرية في البحار والمحيطات كان من الضروري وجود نظام قانوي يتلاءم والطبيعة الجغرافية للمضائق البحرية، لهذا فقد أوجد القانون الدولي مجموعة من القواعد العامة التي تحكم وتضبط الملاحة البحرية في المضائق، فنجد منها ما استقر في كتابات رجال وفقهاء القانون الدولي وقرارات المحاكم الدولية وصولاً إلى ما أوردته الاتفاقيات الدولية حول الملاحة في المضائق البحرية ،وهذا ما سيتم توضيحه في ما يلي من عناصر متعلقة بهذا الفرع.

أولاً: النظام القانوني للملاحة في المضائق البحرية في الفقه والقضاء الدوليين

1- **النظام القانوني للملاحة بالمضائق البحرية في الفقه الدولي:** أجمع الفقهاء الدوليون على حرية الملاحة في المضائق البحرية التي تربط بين جزأين من أعالي البحار، أو على الأقل حق المرور البريء، فقد أقر معهد القانون الدولي في مادته 3/10 على أن المضائق التي تستخدم كممر من بحر حر إلى بحر حر آخر لا يمكن غلقها، أما جمعية القانون الدولي فقد منعت غلق المضائق الدولية وقت السلم، وقد ذهب الفقيه "كروشيوس" Grotius إلى أن الدولة التي تمتلك جانبي المضيق الحق في أن تستولي على المضيق دون أن تمنع المرور البريء فيه[1].

كما اهتم "بوفاندروف" Pufendrof بموضوع المضائق البحرية وأكد على حق الدول المشاطئة في الاستيلاء على بعض مياه الإقليم، وفي الغالب تأثرت أفكار الفقهاء في فترات سابقة بطبيعة الأوضاع السياسية خاصة في أوروبا، لكن مع التطور الاقتصادي والفني خاصة مع بداية استعمال البخار كقوة محركة للمركبات جعلت العالم أكثر قرباً، وهو الأمر الذي غير من مواقف وآراء الفقهاء الدوليين حول التوسع في حق المرور في المضائق البحرية على حساب الدول المشاطئة، وفي هذا يقول "هوتفوي" Hautefeuille: "أن البحر حر والمضيق حر، البحر مشاع لجميع الشعوب والمضيق مشاع لجميع الشعوب"، ويؤكد أنه ليس من حق الدولة المشاطئة عرقلة الملاحة الحرة أو فرض شروط ورسوم على السفن حتى وإن كان مياه المضيق من ضمن مياهها الإقليمية، ويرى "فيور" Fiore أن دور المضائق هو

[1] جعفر خزعل جاسم الربيعي، "القواعد الدولية للملاحة في المضايق الدولية"، مجلد 20، 01(2005):154، من موقع على الأنترنيت: https://jols.uobaghdad.edu.iq/index.php/jols/article/view/275، تاريخ النشر : 2020، تاريخ الاطلاع: 2022/05/24، بتوقيت: 18:20سا.

تلبية حاجيات الشعوب وبالتالي يمكن استخدامها من قبل جميع الشعوب كطريق لتجارتها وملاحتها، مع منح الدولة الساحلية لما لها من امتياز على المضيق أن تمنع السفن الحربية من دخول مياهها الإقليمية في حين يذهب البعض إلى حرية الملاحة في المياه الإقليمية للدول المشاطئة أوقات السلم والحرب ويشمل السفن التجارية والعسكرية، ومن مؤيدي هذا الاتجاه نجد "هولاند" Holland و"كارير" Garier و"وست لوك" Waestlake وغيرهم، ليحاول فيما بعد الفقيه "فوشي" Fauchille التوفيق بين الاتجاهين من خلال ضمان حرية الملاحة في المضائق من جهة وحماية حقوق الدول المشاطئة من جهة أخرى وبهذا يكون المرور حر، فكل السفن حربية كانت أو تجارية تستطيع الملاحة في المضائق التي تؤدي إلى بحار مغلقة أو مفتوحة واسعة أو ضيقة محيطة بها دولة واحدة أو مجموع دول، لأن المضيق ما هو إلا بحر، كما أنه لا يميز بين المرور البريء وغيره لأن حسبه المرور حق وحق المرور هو حق كامل[1].

من خلال ما تم ذكره حول بعض الآراء الفقهية بخصوص الملاحة في المضائق البحرية نجد أنهم أجمعوا على تأييد حرية الملاحة في المضائق التي تربط بين بحرين حريين مع منح حق الدول المشاطئة المراقبة ومنع مرور السفن العسكرية حفاظاً على أمنها وسلامتها، وتأييد المرور البريء عند البعض منهم انطلاقاً من فكرة عدم امكانية تغليب إرادة دولة أو دولتين مشاطئتين على الإرادة الدولية في تقييد الملاحة في مضيق يربط بين بحرين حريين.

2- **النظام القانوني للملاحة بالمضائق البحرية في القضاء الدولي:** أكدت محكمة العدل الدولية على مبدأ حرية الملاحة في المضائق الدولية، وقد أقرت أنه من حق الدول فترات السلم أن تمر سفنها عبر المضائق التي تستخدم للملاحة الدولية وتربط بين جزأين من أعالي البحار دون الحاجة إلى إذن مسبق من الدول المشاطئة للمضائق البحرية كما لا يحق للأخيرة منع المرور في المضيق وقت السلم مالم يوجد اتفاق مخالف لذلك؛ ومن المضائق البحرية التي أقرت المحكمة باستمرارية الملاحة البحرية عبرها نجد مضيق كورفو في ألبانيا، فكون المضيق البحري يصل بين جزأين من أعالي البحار ويستعمل باستمرار للملاحة البحرية حسب محكمة العدل الدولية فهو يعد من المضائق الدولية بغض النظر عن أهميته في الملاحة الدولية أو درجة كثافة المرور به، من جهة تقر المحكمة بأحقية الدول المشاطئة للمضيق في اتخاذ الإجراءات والقوانين المناسبة للحفاظ على سلامتها وأمنها[2]، مستندة في

[1] حمود، القانون الدولي للبحار، 170-172.

[2] مانع، القانون الدولي العام، 323-324.

ذلك إلى قواعد القانون الدولي العام واتفاقية لاهاي الثامنة لعام 1958 والتي تنص في المادتين 3 و4: "على أن الحكومات التي تضع ألغاماً في زمن الحرب واستحكامات زمن السلم أن تشعر أو تخطر عن المناطق الخطرة جميع حكومات الدول"، لتقر محكمة العدل الدولية حرية المرور البريء في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية في زمن السلم لجميع السفن الحربية والتجارية والعامة، كما تلزم الدول المشاطئة الإبلاغ عن المخاطر التي تهدد الملاحة في بحرها الإقليمي وواجب مسؤوليتها في حال الاخلال بهذا الإخطار شرط أن يكون هذا العبور متواصلاً ولا يمس بسلامة وأمن الدول المشاطئة، كما لا يجوز للدول المستخدمة للمضيق القيام بأي أعمال لا تتطلبها عملية العبور[1].

وعلى الرغم من أن مضيق كورفو تميز بعدة معايير منها أهميته الملاحية الكبيرة بالنسبة للدول وحركة المرور العالية سواء الدولية منها أو الوطنية بالإضافة إلى كونه الطريق الوحيد والأكثر نفعاً باعتباره احدى الطرق البديلة، إلا أن محكمة العدل الدولية لم تعتمد سوى معياري أنه يربط بين جزأين من أعالي البحار واستخدامه للملاحة الدولية، أي أن المياه التي تستخدم بشكل مستمر في الشحن الدولي تخضع لحق المرور البريء، وعلى الرغم من أن مضيق كورفو كان مجرد طريق بديل للسفن من أجل الملاحة البحرية مازال ينظر إليه على أنه مضيق دولي، وعلى الرغم من أن هذه القضية قد حددت الوضع القانوني للمضائق الدولية إلا أن الأحكام الواردة بخصوص مضيق كورفو قد لا تكون قابلة للتطبيق على سائر المضائق الدولية[2]، لذلك كانت الحاجة إلى ضرورة وضع نظام قانوني يشمل المضائق البحرية المستخدمة للملاحة الدولية.

ثانياً: النظام القانوني للملاحة في المضائق البحرية طبقاً للاتفاقيات الدولية التي سبقت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

كانت أول فكرة لإنشاء نظام قانوني يحكم الملاحة في المضائق البحرية في الاقتراح الذي جاء به المعهد القانوني الدولي عام 1894، بعده جاءت اللجنة الفرعية لمؤتمر لاهاي للتدوين 1930 والتي تناولت بعض المسائل المتعلقة بقياس اتساع الأراضي الإقليمية، لتبقى مسألة ما الذي يشكل مضيقاً دولياً وما هو حق المرور عبره محل نقاش وجدل ويشوبه الكثير من الغموض[3]؛ كما تم عقد العديد من

[1] مهنا، النظام القانوني للملاحة، 79-80 .

[2] Hendun abd rahman shah, "a legal analysis of piracy and armed robbery at sea in the straits of malacca: the malaysian perspective"(a thesis submitted for the university of birmingham for the degree of doctor of philosophy, phd in law, university of birmingham, february 2013), 42.

[3] Ibid, 39.

الاتفاقيات بشأن تنظيم الملاحة البحرية في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، لتتقرر حرية الملاحة في المضائق الدنماركية بموجب معاهدة كوبنهاكن لعام 1857، والتي تلتها معاهدة واشنطن لعام 1857 ومعاهدة كجك- كيماردجي لعام 1774، ومعاهدة باريس لعام 1856[1] التي أبرمت بعد حرب القرم، والتي قد أقرت بحياد البحر الأسود وغلق المضائق في وجه السفن الحربية والسماح بالملاحة الحرة في كل من البسفور والدردنيل، وقد تأكدت بعدها في مؤتمر لوزان 1923 ومؤتمر مونترو 1936، نجد أيضاً اتفاقية لندن 1871 وفيها حاولت روسيا إلغاء المعاهدة السابقة (معاهدة باريس 1856)، لتأتي اتفاقية لندن بعد الحرب الفرنسية الألمانية واستغلال روسيا لهذه الحرب من أجل توقيع اتفاقية جديدة نصت على مبدأ إغلاق المضائق بوجه السفن الحربية للدول الأجنبية وألغت حياد البحر الأسود؛ لتتعزز الاتفاقية فيما بعد بمعاهدة برلين لعام 1878[2].

هي المعاهدة التي نفدت فيها لندن ما جاء في مضمونها بإغلاق المضائق أمام عبور السفن الحربية الأجنبية، كما تقررت حرية الملاحة في المضائق البحرية في العديد من الاتفاقيات الخاصة منها مضيق مجلان بموجب اتفاقية بونيس ايرس لعام 1881 في مادتها الخامسة (5) بين كل من الأرجنتين وشيلي؛ أما عن مضيق جبل طارق فقد تقررت حرية الملاحة به بموجب المادة 7 من الاتفاق الفرنسي البريطاني لعام 1904 لتنظم إليها اسبانيا عام 1912 بموجب الاتفاق الفرنسي الإسباني، أما عن عصبة الأمم فقد الزمت الدول المشاطئة للمضائق البحرية ضمن مادتها 16 على عدم جواز غلق مضائقها أمام السفن الحربية المشتركة في حملات جماعية لإيقاع عقوبة بدولة من الدول، ليأتي بعدها مؤتمر لاهاي 1930 والذي أعطى تأكيداً أكبر على حق مرور السفن الحربية بالمياه الإقليمية في المضائق زمن السلم ليتأكد حق المرور الذي لا يجوز وقفه في اتفاقية جنيف 1958 للبحر الاقليمي[3].

اتفاقية جنيف لعام 1958: جاء في الاجتماع المرحلي لاتفاقية جنيف لعام 1958 اختلاف ما بين المشاركين حول اعتماد قرار محكمة العدل الدولية في قضية كورفو على جميع المضائق البحرية

---

[1] مهنا، النظام القانوني للملاحة، 81.

[2] وليد البيطار، القانون الدولي العام، ط1(لبنان: المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، 2008)، 313.

[3] مهنا، النظام القانوني للملاحة، 81-82.

خاصة مع وجود أكثر من 260 مضيق بحري في العالم فسيكون من غير المنطقي تطبيق الأحكام التي جاءت بها المحكمة على جميع المضائق البحرية[1].

على ذلك الأساس ذلك جاءت اتفاقية جنيف لعام 1958 التي اهتمت بالمضائق التي تؤدي إلى المياه الداخلية للدول المشاطئة في اجتماعها الأول الذي وضح فيه أنه توجد ثلاث أنواع من المضائق أولها خاضع للاتفاقيات الدولية، والثاني لا يخضع للاتفاقيات الدولية ولكنه مهم للملاحة الدولية، والثالث لا يستخدم للملاحة الدولية، ونصت اتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة (المتاخمة)[*] في مادتها 16 على أنه لا يجوز تعطيل حق المرور البريء للسفن الأجنبية في المضايق التي تصل بين أجزاء من أعالي البحار أو تصل أجزاء من أعالي البحار بالبحر الإقليمي لدولة أجنبية ويقتصر هذا الحكم على المضائق التي تستخدم للملاحة الدولية[2]، أما عندما تكون سواحل دولتين متقابلة أو متجاورة فلا يحق لأي من الدولتين في حالة عدم وجود اتفاق بينهما على عكس ذلك أن تمد بحرها الإقليمي إلى ما رواء خط الوسط الذي تكون كل نقطة فيه على مسافة متساوية من أقرب نقطة[3].

كما تناولت اتفاقية جنيف في جزئها الثالث ضمن المادة 14 حق المرور البريء الذي تتمتع فيه سفن جميع الدول سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية بحق المرور البريء عبر البحر الإقليمي، والممر يعني الملاحة عبر البحر الإقليمي لغرض إما عبور ذلك البحر دون دخول المياه الداخلية، أو التوغل في المياه الداخلية أو الوصول إلى أعالي البحار عبر المياه الداخلية، ويشمل المرور التوقف والرسو، بقدر ما يكون ذلك عرضياً للملاحة العادية أو يكون ضرورياً بسبب القوة القاهرة أو بسبب الضيق ويبقى المرور بريء طالما أنه لا يمس بسلامة وأمن النظام أو الأمن في الدولة المشاطئة، لهذا على سفن الدول الأجنبية أن تتقيد بالقوانين واللوائح التي تصدرها الدول المشاطئة بخصوص منع هذه السفن من الصيد

---

[1] Hendun, a legal analysis of piracy, 43.

[*] المنطقة المتاخمة: وهي المنطقة البحرية التي تلي البحر الإقليمي للدولة الساحلية وملاصقة له تمارس عليها الدولة بعض الاختصاصات اللازمة للمحافظة على حدودها البحرية ولضمان أمنها وسلامتها، من: سعادي، سيادة الدولة على البحر، 117.

[2] Convention on the territorial sea and the contiguous zone1958, section iii, right of innocent passage, subsection a. rules applicable to all ships, 5.

[3] Convention on the territorial sea and the contiguous zone1958, section ii, limits of the territorial sea article 12, 4.

في بحرها الإقليمي حتى يوصف مرورها بأنه بريء، أما بالنسبة للغواصات فيتطلب مرورها بالبحر الإقليمي الظهور للسطح ورفع علمها[1].

فعلى الرغم من كون المضائق البحرية تخضع لسيادة الدولة المشاطئة إلا أنه جرى العرف الدولي على الاعتراف بحق المرور البريء للسفن الأجنبية عبر المضائق البحرية وقت السلم من أجل الملاحة الدولية[2]؛ فاتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة عالجت حق المرور البريء عبر المضائق البحرية ضمن المادة المذكورة سابقاً ولم تورد بشأن المضائق أكثر تفاصيل، فقط ركزت على مبدأين أساسيين فالأول متعلق بالجانب الجغرافي للمضيق من خلال أنه يربط بين جزء من أعالي البحار وجزء آخر من أعالي البحار أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية، والثاني هو حق المرور البريء للسفن الأجنبية عبره، فما جاءت به اتفاقية جنيف 1958 ما هو إلا تأكيد على ما تعارفت عليه الدول ضمن اتفاقيات ومواثيق سابقة وهو الحق الذي ستؤكد عليه اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 لاحقاً.

فالمضائق البحرية التي تربط بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية يطبق بها نظام المرور البريء ولا يحق للدول المشاطئة ايقافه حتى ولو توافرت لها شروط تشابه شروط الحق في ايقاف المرور البريء في المياه الإقليمية[3].

كان هناك جدل وخلاف يتعلق بنقطتين أساسيتين حول تعريف اتفاقية 1958 فالأول مرتبط بمصطلح غير ضار الوارد في تعريف اتفاقية 1958، والذي في الأساس يخضع لتفسيرات مختلفة لاعتبار أن يكون تقييم البراءة من مرور السفينة الحربية على أساس سلوكها فقط أثناء المرور أم يأخذ اعتبار علم السفينة ووجهتها ومهمتها أثناء مرورها، والثاني متعلق بحق المرور البريء للسفن الأجنبية الذي تؤكده معظم القوى البحرية، لتعمد دول أخرى إلى جعل مرور السفن الحربية بمضائقها خاضعاً لإخطار أو إذن مسبق كحالة المرور في المضائق الدانماركية، لتكون القاعدة الجديدة التي نصت عليها الاتفاقية في تحديد المياه الإقليمية بـ 12 ميل بحري تأثير عملي على حوالي 116 مضيق لأن الكثير منها يلعب دوراً في التجارة والشحن العالميين كمضيق جبل طارق، باب المندب، لومبوك وملقا، وتداعيات المرور البريء على الدول المشاطئة التي لا تعتبره مرور يضمن أمنها وسلامتها بقدر كاف إلى جانب

[1] Convention on the territorial sea and the contiguous zone1958, sectioniii, 5.

[2] مانع، القانون الدولي العام، 321.

[3] نفس المرجع، 322.

ذلك فالدول الأجنبية المستخدمة للمضائق كثيراً ما تعارض الاجراءات والقوانين المطبقة على سفنها الحربية وخاصة الغواصات[1].

نتيجة لذلك سعى المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لأجل إقامة نظام جديد للمضائق الدولية لتكون بذلك اتفاقية مونتيغوباي "اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982" بمثابة الحل الوسط بين القوى البحرية والدول المشاطئة للمضايق الدولية، إذ تسعى الدول المشاطئة إلى ممارسة سيادتها الكاملة على هذه المناطق بتطبيق حق المرور البريء على جميع المضائق الدولية في حين ترغب القوى البحرية العالمية المستخدمة للمضائق البحرية في الحفاظ على حركة أسطولها التجاري والعسكري دون عوائق من خلال المرور الحر لسفنها وطائراتها الحربية.

الفرع الثاني: الأنظمة القانونية للملاحة في المضائق البحرية وأنواع أنظمة المرور طبقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

سيتم التطرق في هذا الفرع أولاً إلى النظام القانوني للمياه التي تشكل مضائق تستخدم للملاحة الدولية، ثانياً التعرف على أنواع أنظمة المرور في المضائق وفقاً لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والذي يتم من خلاله التعرف على نظام المرور العابر ونظام المرور البريء في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، وواجبات وحقوق الدول في ظل كلا النظامين مع توضيح الفرق بينهما، ليتم في آخر عنوان التطرق بإيجاز إلى توضيح الوضع القانوني لأهم المضائق الدولية الغير خاضعة لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 (مضيق ماجلان، المضائق التركية، المضائق الدانماركية، مضيق جبل طارق ومضيق تيران).

أولاً: النظام القانوني للمياه التي تشكل مضائق تستخدم في الملاحة الدولية

لقد حظيت المضائق البحرية باهتمام كبير ونصيب من الدراسة والتقنين جعلها تتميز بنصوص مستقلة عن غيرها من المناطق البحرية الأخرى لما تشكله هذه المضائق من أهمية على الصعيدين الاقتصادي التجاري والأمني، لكونها طرقاً دولية للمواصلات البحرية يتوجب حمايتها لتجنب استغلالها من قبل دول دون أخرى، لهذا تم تحديد تنظيم عملية المرور فيها وتحديد واجبات وحقوق سفن الدول

[1] Gilbert guillaume, "le droit de la mer et les détroits internationaux, la mer hommes . richesses enjeux", (rapports des dix-sept groupes de séminaires de la promotion "liberté, égalité, fraternité de l'ecole nationale d'administration, février à juillet 1988), 22.

المشاطئة والمستخدمة؛ لتحظى مسألة المضائق البحرية وطرق المرور عبرها باهتمام المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في مواده من المادة 34 إلى المادة 35[1]، أين تم المصادقة على البيان الختامي للمؤتمر من أجل التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقانون البحار في مدينة مونتيغوباي بجامايكا من 6 إلى 10 ديسمبر الموسومة باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الموقع عليها في 10 ديسمبر 1982 من طرف 119 دول،ة والتي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 16 نوفمبر 1994؛ وقد ضمت الاتفاقية 320 مادة و9 ملاحق تشكل مجتمعة القانون الدولي للبحار[2].

كون المضائق البحرية معظمها يقع ضمن المياه الإقليمية للدول المشاطئة للمضائق فقد وضعت أحكاماً مفصلة للتفريق بين المضائق البحرية والمناطق التي تصل بها وأحكام المرور عبرها من خلال هاتين الحالتين:

- المضائق البحرية التي تربط بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة: يكون فيها حق المرور العابر (الترانزيت) يعني حرية الملاحة والتحليق بغرض العبور السريع والمتواصل في المضيق البحري، في حال وجود طريق بحري ملائم للملاحة البحرية ويعد جزءاً من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة ليكون المرور البريء لا العابر عبر المضيق للسفن فقط دون الطائرات.

- المضائق البحرية التي تربط بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية يطبق بها نظام المرور البريء ولا يحق للدول المشاطئة ايقافه حتى ولو توافرت لها شروط تشابه شروط الحق في ايقاف المرور البريء في المياه الإقليمية[3] .

تناولت اتفاقية 1982 في المادة 34 ضمن جزئها الثالث الوضع القانوني للمياه التي تشكل المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، والتي جاءت على هذه الصيغة: "لا يؤثر نظام المرور عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية الذي تم إنشاؤه في هذا الجزء من نواح أخرى على الوضع القانوني للمياه التي تشكل هذه المضائق أو ممارسة الدول المجاورة للمضائق سيادتها أو ولايتها القضائية على هذه المياه ومناطقها والفضاء الجوي والسريري والتربة التحتية".

[1] مانع، القانون الدولي العام، 322.
[2] سعادي، سيادة الدولة على البحر، 21–22.
[3] مانع، القانون الدولي العام، 322.

كما أشارت في المادة 35 إلى أنه لا شيء في هذا الجزء يؤثر على: أ/ على الوضع القانوني للمياه الواقعة خارج البحار الإقليمية للدول المشاطئة للمضائق كمناطق اقتصادية خالصة أو أعالي البحار، ب/ النظام القانوني في المضائق الذي يتم فيه تنظيم المرور كليّاً أو جزئيّاً بموجب اتفاقيات دولية طويلة الأمد سارية المفعول تتعلق تحديداً بهذه المضائق.

أما بخصوص المناطق الخارجة عن سيادة الدولة فهي قاع البحار والمحيطات ومنطقة أعالي البحار فقد اعتبرت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 أنه كل ما يقع خارج الاختصاص الوطني للدول يعد إرثاً مشتركاً للإنسانية وذلك تطبيقاً لإعلان الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 2749 لعام 1970، والذي جاء فيها تفصيلاً تحديد الضوابط القانونية المتعلقة بمنطقة قاع البحار والمحيطات، كما حدد الفقه الدولي أعالي البحار بأنها تشمل كل المساحات البحرية التي تقع خارج المياه الداخلية والمياه الإقليمية للدول الساحلية وذلك بناءاً على العرف واتفاقية أعالي البحار لعام 1958؛ أما في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في مادتها 86 فعرفت المنطقة بأنها: "تضم كل أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة والمياه الإقليمية أو المياه الداخلية أو المياه الأرخبيلية في الدول الأرخبيلية"، وهي منطقة مفتوحة لسفن جميع الدول بما في ذلك الدول الساحلية تمارس فيها حرية الملاحة والطيران ومد الأنابيب والكوابل في قاع البحر وحرية الصيد والبحث العلمي مع امكانية القيام بمناورات وتدريبات دون المساس بحريات وحقوق الدول الأخرى[1]، وضماناً لهذه الحريات فإن السفن في أعالي البحار لا تخضع إلا للاختصاص الوطني للدول التي تحمل علمها ماعادا في بعض الاستثناءات بالنسبة لسفن القرصنة وتجارة الرقيق والمخدرات وحق التوقيف والتفتيش، وتتضمن القواعد القانونية التي تسمح للدول بتوقيف السفن التي تقوم بهذه الأعمال في العديد من الاتفاقيات والمعاهدات كاتفاقية جنيف لعام 1958 واتفاقية قانون البحار لعام 1982[2].

كانت المضائق البحرية ومازالت تمثل نقطة اختلاف وفي الغالب تصادم ما بين الدول المشاطئة والدول المستخدمة، فمن جهة تسعى الدول الكبرى إلى تسهيل الملاحة البحرية بها دون فرض أي قيود ومن جهة أخرى نجد رغبة الدول المشاطئة في احكام قبضتها عليها وتسيير وتنظيم الملاحة البحرية بما يتوافق وما يتلاءم ومصالحها ولا يعارض سيادتها.

---

[1] بوسلطان، مبادئ القانون الدولي، 253-259.

[2] نفس المرجع، 260.

ثانياً: أنواع أنظمة المرور في المضائق الدولية وفقاً لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

تنقسم أنظمة المرور في المضائق البحرية الدولية إلى نوعين وهما نظام المرور العابر ونظام المرور البريء والذي يتم تناولهما فيمايلي:

1: نظام المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية

لقدعرف القانون الدولي تحولاً من حق المرور البريء في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية إلى حق المرور العابر في اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 الأمر الذي ترتب عليه بعض الآثار القانونية كزيادة حرية الملاحة للسفن الأجنبية العابرة للمضيق ما يجعلها مماثلة تقريباً لحرية الملاحة في أعالي البحار ما أدى بالمساس بحقوق الدول المشاطئة[1].

تعني كلمة المرور الحركة المستمرة من مكان إلى آخر، فحق المرور يعني الحق في التحرك من مكان إلى أخر وبالتالي فإن التوقف أثناء السير أو استعمال الطريق في غير الحركة لا يدخل تحت مدلول المرور، إذاً فهو يشمل حق دخول المياه الإقليمية والخروج منها[2].

يعرف العبور على أنه حرية الملاحة لغرض المرور عبر المضيق بصورة متواصلة ومتتابعة وهي حرية مختلفة عن حرية الملاحة في أعالي البحار والمنطقة الاقتصادية الخالصة، وهو مرور لا يتعارض مع غرض دخول أو مغادرة الدول المطلة على المضيق مدام يتوافق مع قوانين الدخول إلى هاته الدول[3].

لتشير اتفاقية "مونتيغوباي" Montegoby لعام 1982 في مادتها 37 أن نطاق الأحكام المتعلقة بحق المرور العابر ينطبق على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية في نصها الآتي: "ينطبق هذا القسم على المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة"[4]، ويتضمن حق المرور العابر ممارسة حرية

---

[1] Hendun,a legal analysis of piracy, 38.

[2] الغنيمي، القانون الدولي البحري، 78.

[3] العجمي، نظام المرور العابر، 64 -65.

[4] United nations convention on the law of the sea, part iii, straits used for international navigation, section 2. transit passage, article 37, 36.

الملاحة والتحليق بغرض العبور المتواصل السريع الذي يتناسب مع سرعة السفن وفقاً لحجمها وحمولتها كما لا يمنع هذا العبور من الدخول إلى الدولة المشاطئة مع مراعاة أحكام هذا الدخول إلى إحدى الدول[1].

كما نصت الفقرة الأولى من المادة 38 من نفس الاتفاقية على أن: "المرور العابر لا ينطبق إلا إذا كان المضيق مشكّلاً بجزيرة للدولة المشاطئة للمضيق وببر هذه الدولة ووجد اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية"[2].

جاء في الفقرة 2 من نفس المادة تعريف المرور العابر على أنه: "أن تمارس وفقاً لهذا الجزء حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل والسريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، غير أن تواصل العبور وسرعته لا يمنع المرور خلال المضيق لغرض الدخول إلى دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها، مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة"[3]؛ كما جاء في الفقرة 3 من نفس المادة: "يظل أي نشاط لا يمثل ممارسة لحق المرور العابر عبر مضيق خاضعاً للأحكام الأخرى المطبقة في هذه الاتفاقية"[4].

ليتضح مما سبق أن حق المرور العابر هو مرور يطبق على المضائق المستخدمة للملاحة البحرية والتي تصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء من أعالي البحار ومنطقة اقتصادية خالصة، فقد نصت اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982على أن نظام المرور العابر لا ينطبق إلا على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية والواصلة بين جزء من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، يعني ممارسة حرية الملاحة والتحليق بغرض العبور المتواصل والسريع وهو عبور لا يمنع من الدخول إلى دولة أو الدول المشاطئة للمضيق مع مراعاة شروط الدخول والمغادرة أو العودة منها[5]، لهذا وجب الإشارة إلى الجوانب

---

[1] هواش، القانون الدولي للبحار، 59.

[2] ابراهيم محمد العناني، "النظام القانوني للملاحة عبر المضائق العربية"، شؤون عربية 70(1992): 148.

[3] العجمي، نظام المرور العابر، 64.

[4] United nations convention on the law of the sea, part iii, straits used for international navigation, section 2. transit passage, article 38, 37.

[5] الربيعي، القواعد الدولية للملاحة،167.

المتعلقة بنظام المرور العابر بخصوص ما يترتب على السفن الأجنبية أثناء مرورها بالمضائق البحرية من واجبات وكذلك حقوق وواجبات الدول المشاطئة.

1.1 : واجبات السفن والطائرات الأجنبية حال مرورها مروراً عابراً في المضائق الدولية:

حددت اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 ضمن المادة 39 مجموعة من الالتزامات والواجبات على السفن والطائرات الأجنبية أثناء مرورها العابر بالمضائق البحرية المستخدمة للملاحة الدولية وقد وضحتها في النقاط الرئيسية الآتية:

– المرور دون إبطاء بالمضيق أو فوقه وذلك حسب نوع السفينة أو الطائرة وقوتها وحمولتها وحجمها؛

– الامتناع عن أي تهديد باستعمال القوة أو استعمالها ضد أي دولة مطلة على المضيق تهدد بها سيادتها واستقلالها وانتهاك لمبادئ القانون الدولي؛

– الامتناع عن ممارسة أي نشاط ليس له علاقة بالمرور العابر السريع والمتواصل كالتوقف أو غير ذلك إلا في حال الضرورة القاهرة[1]؛

– الامتثال للأنظمة والاجراءات والممارسات الدولية المقبولة والتي لا تعارض سلامة السفن وملاحيها في البحر، وأهمهما ما هو متعلق بتحديد الطرق البحرية وتنظيم حركة المرور في المضائق لمنع التصادمات وتجنبها؛

– التقيّد بالأنظمة والقواعد القانونية الدولية والمتعلقة بمنع التلوث الناجم عن السفن لمحاولة تقليله والسيطرة عليه؛

– الامتناع عن القيام بأي نشاط بحث علمي أو مسح دون الحصول على إذن من الدول المشاطئة للمضيق؛

– وفق ما نصّت عليه الفقرة 7 من المادة 41 على الدول الأجنبية احترام الممرات ونظم تقسيم المرور التي تحدّدها الدول المشاطئة في المضيق[2].

---

[1] محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، 141.

[2] هواش، القانون الدولي للبحار،60.

كما حددت الاتفاقية إلى جانب هذه الشروط العامة المشتركة في السفن والطائرات ضوابط والتزامات لكل منهما على حدى، فبالنسبة للطائرات يجب مراعاة قواعد الجو التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي، كما تنطبق على الطائرات المدنية التي تلتزم بإجراءات السلامة ومراقبة التردد اللاسلكي المخصص لمراقبة الحركة الجوية[1].

2.1 : حقوق وواجبات الدول المشاطئة للمضائق البحرية:

للدول المطلة على المضائق البحرية حقوق نصت عليها اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 في مادتها 41 وألزمت فيها الدول بمجموع واجبات يتطلب القيام بها لضمان السير الحسن للملاحة البحرية بالمضائق البحرية، والتي سيتم الإشارة إليها تباعاً في النقاط التالية:

الحقوق: كانت ولا زالت الدول المشاطئة للمضائق البحرية تتعرض لأضرار ومشاكل بسبب سفن وطائرات الدول الأجنبية التي منحها القانون الدولي ومختلف الاتفاقيات الدولية بالإضافة إلى الفقه والقضاء الدوليين حق المرور العابر عبر هذه المضائق، بالموازاة كان من الضروري منح هذه الدول المشاطئة حقوق تضمن لها أمنها وسلامتها بما يساعدها على تنظيم عملية المرور العابر بالمضائق ومن هذه الحقوق والمتضمنة في المادة 42 نجد:

أ- الحق في اصدار القوانين والأنظمة الخاصة بالمرور العابر في المضائق البحرية منها:

- سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور طبقاً لما تضمنته المادة 41 من الاتفاقية المتعلقة بالممرات البحرية وأنظمة فصل حركة المرور في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية والتي حددتها في سبعة نقاط هي كالآتي:

1- يجوز للدول المشاطئة للمضائق أن تُعين ممرات بحرية تُحَدِد مخططات فصل حركة المرور للملاحة في المضائق لتعزيز المرور الآمن للسفن؛

2- يجوز للدول المشاطئة بعد الإعلان عن ذلك أن تحل محلها ممرات بحرية أخرى،

3- يجب أن تتوافق هذه الممرات البحرية وأنظمة فصل حركة المرور مع الأنظمة الدولية؛

4- قبل تعيين أو استبدال الممرات البحرية يتعين على الدول المشاطئة إحالة المقترحات إلى المنظمة الدولية المختصة؛

[1] United nations convention on the law of the sea, part iii, straits used for international navigation, section 2. transit passage, article 39,37.

5– تعاون الدول المعنية بصياغة المقترحات والتشاور مع المنظمة الدولية المختصة؛

6– يتعين على الدول المشاطئة أن تبين بوضوح جميع الممرات البحرية وأنظمة فصل حركة المرور التي تحددها؛

7– يتعين على السفن العابرة للحدود احترام الممرات البحرية وأنظمة المرور المعمول بها.[1]

- منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه من خلال تطبيق القوانين المتعلقة بتصريف الزيت والفضلات الزيتية وغيرها من المواد الضارة التي يتعرض لها المضيق.
- للدول المطلة على المضيق صلاحية إنزال أو تحميل أي سلعة أو أشخاص أو عملة مخالفة لما هو مقرر في الأنظمة والقوانين الجمركية و الضريبية بها.

ب– أضافت المادة 42 من اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 ضوابط يجب مراعاتها عند تنفيد مجموع القوانين المتعلقة بالمرور العابر في المضائق وهي ألا تُميز هذه القوانين فعلاً أو قانوناً بين السفن الأجنبية، وألا يترتب على تطبيقها أي إعاقة أو إنكار أو إخلال بحق المرور العابر كما حددته الاتفاقية.

ج– واجب الإعلان عن هذه القوانين للدول المستخدمة للمضائق البحرية، في مقابل ذلك على السفن أو الطائرات الأجنبية احترام تلك القوانين عند مرورها العابر بالمضائق، وفي حال مخالفة هذه القوانين من قبل سفينة أو طائرة تتمتع بالحصانة السيادية فإن دولة علم السفينة أو دولة تسجيل الطائرة تتحمل المسؤولية الدولية لأي خسائر أو أضرار تمس بمصالح الدولة المطلة على المضيق[2].

ح– امتثال سفن الدول الأجنبية التي تمارس حق المرور العابر لهذه القوانين والأنظمة.

خ– تتحمل دولة علم السفينة التي يحق لها التمتع بالحصانة السيادية، والتي قد تتصرف بما يتعارض مع القوانين والأنظمة الدولية أي خسارة أو ضرر يلحق بالدول المشاطئة[3].

[1] United nations convention on the law of the sea, part iii, straits used for international navigation, section 2. transit passage, article 41, 38.

[2] رضوان، القانون الدولي للبحار، 143–144.

[3] United nations convention on the law of the sea, part iii, straits used for international navigation, section 2. transit passage, article42, 39.

الواجبات: ألقت الاتفاقية على عاتق الدول المشاطئة للمضائق البحرية مجموعة واجبات في مقابل ما تمتع به من حقوق وقد نصت كل من المادتين 43 و44 من الاتفاقية على واجبات هذه الدول والتزاماتها في المضيق وهي المذكورة في النقاط التالية:

- على الدول المشاطئة للمضيق والمستخدمة له الالتزام بالتعاون في اقامة وصيانة ما يلزم بالمضيق وكل ما يضمن سلامة الملاحة الدولية؛
- التزام الدول المشاطئة للمضيق بعدم اعاقة المرور العابر أو ايقافه بأي شكل من الأشكال واخطارها بأي تهديد تعلمه من شأنه أن يمس بسلامة الملاحة أو التحليق بالمضيق[1].
- تعيين ممرات بحرية في المضيق وهي خطوط ملاحية تتبعها سفن الدول الأجنبية عند دخولها وخروجها من المضيق، تُحَدد فيها المناطق الصالحة للملاحة والخطرة منها، كما تُحَدد خطوط ملاحة جوية تسمح للطائرات بالمرور عبرها، ليعود تحديد هذه الخطوط الملاحية للدول المشاطئة أما إذ كانت الملاحة صالحة في مياه إحدى الدول دون الأخرى فعلى الدولة التي تكون مياهها الإقليمية صالحة للملاحة تحديد هذه الخطوط وتنظيم المرور عبرها كما هو الحال في مضيق هرمز الذي تتكفل فيه سلطنة عمان بتنظيم الملاحة عبر مياهها الإقليمية.

يتم اصدار القوانين والأنظمة التي تنظم المرور العابر عبر المضائق البحرية لتسهيل حركة الملاحة البحرية ومنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه ومنع الصيد أو تحميل وتنزيل أي سلعة أو أشخاص وغيرها من الأعمال المخالفة لأنظمة وقوانين الدول المشاطئة؛ على أن تكون هذه القوانين سارية التطبيق على جميع السفن الأجنبية التي تمر عبر المضيق البحري دون تمييز أو تقديم تسهيلات لدول معينة[2].

كما تحظى السفن والطائرات العابرة للمضائق البحرية بالحصانة، فكل ما يقع على ظهر السفينة أو في متن الطائرة يخضع لقوانين دولة العلم، إلا في بعض الاستثناءات التي يحق فيها للدول المشاطئة التدخل؛ وأي ضرر يلحق بالدول المشاطئة نتيجة أي عمل قامت به السفينة تكون دولة علم الأخيرة هي المسؤولة عن تحمل الأضرار الناجمة؛ وللدولة المشاطئة الحق في المطالبة بتعويضات طبقاً لقواعد المسؤولية الدولية، ولأجل ضمان السلامة البحرية على الدول مجتمعة تحمل أعباء التصليحات في

[1] رضوان، القانون الدولي للبحار، 144.

[2] الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، 157.

المضيق البحري، فضرورة التعاون ما بين الدول المشاطئة والدول المستخدمة للمضيق أمراً لازماً لضمان تسيير الملاحة الدولية[1].

في الغالب نجد أن نظام المرور العابر كثيراً ما يخدم المصالح الاستراتيجية للقوى البحرية، دون أن تتمكن الدول المشاطئة من ممارسة حقها في السيطرة على المضيق[2]، رغم ذلك ترى الدول الكبرى صاحبة الأساطيل البحرية مساس بحريتها البحرية عبر المضائق البحرية بعدما تم تحديد المياه الاقليمية بـ 12 ميل بحري والذي أدى إلى اعتبار 116 مضيق بحري ضمن المياه الإقليمية بعدما كانت تعد ضمن أعالي البحار، لتصبح خاضعة لاختصاص الدول الساحلية الواقعة على أطرافها، وهو الأمر الذي استنكرته الدول الكبرى وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية ورأت فيه حد من الحريات والحركة في محيطات وبحار العالم، في حين ترى فيه الدول المشاطئة للمضائق البحرية أمراً يضمن لها سيادتها وأمنها الوطني خاصة وأن المرور العابر لا يفرق ما بين السفن التجارية ولا الحربية ولا يجبر الغواصات حتى النووية منها على الطفو فوق سطر البحر كما يسمح بملاحة الطائرات بكل أنواعها؛ ولهذا أكدت الدول المشاطئة والتي غالبيتها من دول العالم الثالث على أن المرور العابر ماهو إلا وسيلة للتدخل في الشؤون الداخلية للدول وعليه فهي ترفض الفصل في حدود البحر الإقليمي داخل المضائق البحرية وخارجها وتدعوا إلى اعتماد نفس المسافة البحرية لهذه المياه داخل المضائق البحرية وخارجها وغير ذلك يعد مساس بسيادة الدول المشاطئة، وفي خضم هذا التضارب تعددت الاقتراحات لأجل الموازنة ما بين مصالح الدول المستخدمة والمشاطئة والمصالح العامة للملاحة البحرية وأن المرور البريء هو أحسن وسيلة تحقق ذلك المطلب[3].

ليقوم مؤتمر قانون البحار في جزئه الثالث بتحديد المضائق المقصودة بالمرور العابر وتعريف المرور العابر ووضع بعض الضمانات لصالح الدول المشاطئة، أين نصت الفقرة 2 من المادة 28 على أن المرور العابر طبقاً لهذاً الجزء هو ممارسة حرية الملاحة والطيران من أجل هدف واحد وهو المرور العابر المستمر والمتواصل في المضائق بين منطقة من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة ومنطقة من أعالي البحر أو منطقة اقتصادية خالصة، وبالرغم من الضمانات التي جاءت ضمن المادة 39 كواجبات تلتزم بها السفن والطائرات في مرورها العابر، والتنظيمات التي يمكن أن تضعها الدول

[1] نفس المرجع، 158.

[2] Guillam, le droit de la mer, 19.

[3] بوسلطان، مبادئ القانون الدولي، 229–230.

المشاطئة للمضائق البحرية تبقى محدودة لأنها يجب أن تستند إلى قواعد القانون الدولي هذا الأخير الذي يَحوي العديد من التناقضات، بالإضافة إلى عدم قدرتها في غالب الأحيان على مراقبة السفن العابرة لمياهها الإقليمية لعدم توفر الإمكانيات والمعدات اللازمة[1].

2: نظام المرور البريء في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية

يقصد بالمرور البريء الملاحة دون دخول المياه الإقليمية للدول المشاطئة أو التوقف بموانئها والشرط الأساسي في هذا المرور أن يكون متواصلاً ومستمراً، إلا أنه يسمح بالتوقف فقط لقوة قاهرة أو لأجل تقديم يد المساعدة لأشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطرة، أما مدى البراءة فتحددها نصوص القانون الوطني طبقاً لما تنص عليه المادة 19 من اتفاقية جنيف لعام 1958، حيث تعتبر المرور بريئاً مادام لا يمس بسلامة وأمن ونظام الدولة المشاطئة ويخضع لأحكام وقواعد القانون الدولي كعدم استخدام القوة ضد سيادة الدولة المشاطئة ووحدتها الإقليمية واستقلالها السياسي[2].

جاء في المادة 45 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أن نظام المرور البريء يطبق عندما يكون المضيق مكون من إقليم الدولة المشاطئة وجزيرة تابعة لها، ووفقاً للفقرة الأولى من المادة 45 فإن المرور البريء يسري على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية التي تصل بين جزء من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية، كما أضافت الفقرة الثانية من المادة 45 أنه لا يحق للدول المشاطئة ايقاف المرور البريء في المضائق البحرية، على عكس الحق الذي تمتلكه في مياهها الإقليمية والذي يُخَول لها إيقاف المرور البريء لمدة زمنية وضمن مساحة محدودة[3].

للسفن الأجنبية في حال الضرورة المرور عبر البحر الإقليمي للدول المشاطئة من أجل الوصول إلى الميناء أو اجتياز البحر الإقليمي للخروج منه إلى منطقة بحرية أخرى دون الدخول للمياه الداخلية أو التوقف في إحدى الموانئ الواقعة خارج المياه الداخلية للدولة إلا في حال كان المرور للوصول لميناء الدولة المشاطئة لأغراض الشحن البحري وليس لغير ذلك وبموافقة مسبقة من الدولة المشاطئة، كأن يكون هناك اتفاق بين الدولتين يقضي باستخدام المياه الداخلية على أن يكون المرور متواصلاً وسريعاً، ويقصد

[1] نفس الرجع، 230 –231.

[2] نفس المرجع، 227– 228.

[3] هواش، القانون الدولي للبحار، 62.

بالمرور المتواصل عدم التوقف أو المرور غير المتقطع أو المرور المستمر الذي لا يتخلله التوقف إلا لأسباب قاهرة خارجة عن إرادة السفينة، أما المرور السريع فيعني مرور السفينة بسرعة بما يتوافق وقدرة السفينة ومصالح الدول المشاطئة، أما بالنسبة للغواصات فمرورها بالبحر الإقليمي يقتضي أن تكون طافية على سطح الماء حتى تسهل عملية مراقبتها ومعرفة نوعيتها وحجمها وجنسيتها، أما عن الطائرات فلا يحق لها استخدام المياه الداخلية للدول المشاطئة للمضائق البحرية[1].

أعلنت محكمة العدل الدولية أنه من المعترف به بصورة عامة وطبقاً للعرف الدولي أن للدول وقت السلم حق المرور البريء لسفنها الحربية عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزأين من البحار العالية دون تصريح من الدول المشاطئة للمضيق، طالما لم ينص على خلاف ذلك في أي اتفاقية دولية، وهي نفس القاعدة التي تم ادراجها في الفقرة 4 من المادة 16 من اتفاقية جنيف لعام 1958 والجزء الثالث من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982[2].

للدول المشاطئة الحق في تنظيم المرور البريء في بحرها الإقليمي بما يتوافق مع سلامة نظامها وأمنها وطبقاً لقواعد القانون الدولي العام بوضع مجموع قوانين وأنظمة تطبق على جميع السفن الأجنبية دون تمييز على أن تتناول هذه القوانين ما يلي:

- سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري من خلال تحديد خطوط سير السفن في البحر الإقليمي لتجنب الحوادث، ومنع السفن من دخول المناطق المحذورة بوضع سفن إرشاد للسفن الأجنبية مند دخولها للبحر الإقليمي لحين مغادرتها، أو وضع سفن مراقبة لضمان التقيد بقواعد المرور وعدم مخالفتها، كما تساعد الرادارات ووسائل الاتصال بربان السفينة على توجيه السفينة الأجنبية ومراقبتها لضمان سلامة الملاحة البحرية؛
- حماية وسائل تيسير الملاحة بالبحر الإقليمي، حيث تقوم الدول المشاطئة بإقامة منشئات للمراقبة ومراكز للإرشاد وأرصفة التحميل والجزر الاصطناعية وورش العمل وغيرها، لتسهيل الملاحة البحرية وعلى سفن الدول الأجنبية عدم التعرض لها بأي شكل من الأشكال، كما يلزم عليها عدم التعرض للكابلات وخطوط الأنابيب التي تمر عبر المياه الإقليمية للدول المشاطئة، وعلى الأخيرة

[1] الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، 202–203.
[2] خليفة، القانون الدولي للبحار، 142.

وضع علامات لتحدير السفن الأجنبية من التعرض للكابلات والأنابيب والأنفاق التي تكون تحت الماء أو فوقه، وذلك بتحديد خطوط السير بعيداً عنها أو منع الابحار مكان تواجدها.

- حفظ الموارد الحية للبحر فلا يجوز لسفن الدول الأجنبية الصيد في المياه الإقليمية للدول المشاطئة إلا في حال وجود اتفاقيات تسمح للسفن الأجنبية بالصيد في البحر الإقليمي بعيداً عن المواقع المرجانية والمزارع المائية والأعشاب البحرية.
- حماية البيئة البحرية بالإتزام الدول الأجنبية حال مرورها بالبحر الإقليمي للدول المشاطئة بكافة قواعد الحماية البيئية، وعدم رمي أي مواد صناعية أو مخلفات من سفنها، كما يمنع الاخلال بالنظام القانوني بمصائد الأسماك الخاص بالدول المشاطئة، وعدم السماح بعمل أي بحوث علمية إلا بما يتوافق وقوانين هذه الدول[1].

حددت المادة 19 من اتفاقية مونتيغوباي لعام 1982 معنى المرور البريء في الفقرة الأولى: "يعتبر المرور بريئاً مادام لا يضر بسلامة الدولة المشاطئة أو بحسن نظامها أو بأمنها ويجب أن يتم هذا المرور بما يتوافق مع هذه الاتفاقية ومع قواعد القانون الدولي الأخرى"، كما جاء في الفقرة الثانية: "يعتبر مرور السفينة الأجنبية ضاراً بسلامة الدولة المشاطئة أو بحسن نظامها أو أمنها إذا كانت تقوم في البحر بالتهديد أو استخدام القوة ضد سيادة الدولة المشاطئة وأمنها واستقرارها السياسي، أو تقوم بأي تمارين أو تدريبات بالأسلحة أو أي عمل دعائي يهدف إلى جمع المعلومات من شأنه المساس أو التأثير على أمن الدولة المشاطئة، أو كأن تقوم بإطلاق أي جهاز عسكري أو هبوطه أو تفريغ سلعة أو عملة أو أشخاص... وغيرها من الأعمال التي تمس بسلامة الدولة المشاطئة للمضائق البحرية"[2].

يمارس المرور البريء في البحر الإقليمي أما المرور العابر فيكون في المضائق التي تستخدم للملاحة الدولية، ولكن نجد أن المرور البريء الذي يمارس في البحر الإقليمي يكون أيضاً في المضائق التي تكون مياهها بحراً اقليمياً وتستخدم للملاحة الدولية وبالتالي سوف تخضع هذه المساحة لحقي المرور البريء والعابر معاً، الأمر الذي قد يفقد أحكام المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة البحرية قيمتها، لهذا تكون أحكام المرور العابر في المضائق التي تكون مياهها داخلية أكثر تطبيقاً، ونجد أنه لهذه المضائق نوعين أولها مياه داخلية في الأصل تكون خاضعة لحق المرور الحر بريئاً أو عابراً

---

[1] الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، 204-206.

[2] United nations convention on the law of the sea, section 3. innocent passage in the territorial sea subsection a. rules applicable to all ships, article 19, 31.

والثاني أصبحت مياهه داخلية بفعل رسم خط القاعدة المستقيم لتخضع هذه الأنواع من المضائق لحق المرور البريء[1].

في حال وجود معبر يكون بديل عن المرور بالمضيق يكون هنا حق المرور العابر وليس المرور البريء، إذاً من الجائز أن يمارس حق المرور البريء في المضائق التي تسمح فيها النصوص بذلك حتى ولو كان هناك معبر آخر تتوافر فيه نفس الظروف التي يوفرها المرور عبر المضيق، كما لا ينطبق المرور العابر في المضيق المشكل بجزيرة تابعة للدولة المشاطئة في حال وجود ممر في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة باتجاه البحر من الجزيرة يكون ملائماً للملاحة البحرية الدولية بقدر مماثل للملاحة عبر المضيق[2].

لتشكل قاعدة المرور البريء في المضائق جدل بين الدولة المشاطئة والدول المستخدمة للمضائق من خلال أن الدول المشاطئة خاصة دول العالم الثالث لاعتبار أن غالبية المضائق الدولية تقع في أقاليم هذه الدول التي أصبحت مياه المضائق ضمن مياهها الإقليمية، ما أثار كما ثم الإشارة إليه سابقاً قلق وتحفظ الدول الكبرى نتيجة القيود التي وضعت على حرية سفنها خاصة منها الحربية والغواصات لأنه ما كان بحراً عاماً في السابق أصبح من مياه البحر الإقليمي مع قانون المرور البريء[3].

إن المبدأ العام الذي تستند إليه القواعد المنظمة للمرور البريء هو لأجل ضمان سيادة الدولة المشاطئة على مياهها الإقليمية وحقها في التشريع واصدار كل ما يناسبها من تنظيمات دون المساس بحق السفن الأجنبية في المرور البريء ومصالح هاته السفن أثناء مرورها بالبحر الإقليمي للدول المشاطئة.

تساؤل البعض في وصف المرور بأنه بريء أو سلمي هل هذا يعود إلى معيار موضوعي مرتبط بسلوك السفينة أثناء مجراها أو هو راجع إلى معيار شخصي يأخد في اعتباره عناصر أخرى كجنسية السفينة واتجاهها وحمولتها، لنجد أن اتفاقية جنيف 1958 تميل أكثر إلى المعيار الموضوعي ونفس

[1] الغنيمي، القانون الدولي البحري، 84.
[2] نفس المرجع، 89.
[3] محي الدين، القانون الدولي، 101.

الشيء بالنسبة لمحكمة العدل الدولية عندما وصفت مرور السفن البريطانية بالبريء رغم أن الهدف منه كان سياسي وتم فيه استخدام القوة المسلحة[1].

3: الفرق بين المرور العابر والمرور البريء في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية:

- المرور العابر للملاحة البحرية والجوية معاً، بينما يقتصر المرور البريء للملاحة البحرية للسفن فقط.
- من حق الدولة المشاطئة إعاقة أو وقف المرور البريء، ولا تحظى بنفس الحق في اعاقة المرور العابر.
- المرور البريء للغواصات البحرية يكون بطوافها على سطح الماء ورفعها لعلم دولتها، لكن مرورها العابر يمكن أن تأخذ فيه شكل الطواف أو الغطس.
- في المرور العابر لا تستطيع الدول المشاطئة تحديد خطوط الملاحة وتقسيمات حركة المرور إلا بعرض عملها على المنظمات الدولية المختصة مسبقاً، على العكس من ذلك في المرور البريء فبإمكان الدولة المشاطئة وضع تقسيماتها وتحديد حركة الملاحة في مياهها الإقليمية بحرية مع أخذ التوصيات اللازمة من المنظمات الدولية المختصة.
- سن القوانين المتعلقة بتنظيم المرور البريء تكون أوسع منها وأكثر حرية في وضع القوانين المتعلقة بالمرور العابر.
- فرض بعض الضوابط والقيود على المرور البريء للسفن الناقلة للطاقة النووية أو العاملة بها والتي لا تفرض على نفس السفن في المرور العابر[2].
- يمارس المرور البريء لغرض اجتياز البحر الإقليمي دون دخول المياه الداخلية أو لأجل التوجه إلى أو من المياه الداخلية، أما المرور العابر فيمارس على المضيق الذي يستخدم للملاحة بين البحار العالية ومساحة أخرى، أو بين منطقة اقتصادية وأخرى أو بين أعالي البحار ومنطقة اقتصادية.
- المرور البريء يسمح بالتوقف والرسو في حين أن المرور العابر لا يسمح بذلك.

[1] الغنيمي، القانون الدولي البحري، 79–80.

[2] الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، 212–213.

لهذا يمكننا القول أن موضوع المضائق البحرية كان ومازال من المواضيع المهمة خاصة في الجوانب الاستراتيجية والسياسية والأكثر إثارة للجدل، ولاعتبار ذلك جاء قرار محكمة العدل الدولية بشأن مضيق كورفو وهو أول القرارات التي اعتمدت كمبدأ من مبادئ القانون الدولي العرفي، لتأتي بعدها معاهدة جنيف لعام 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة التي أكدت على الحكم الذي أقرته المحكمة، ليشمل موضوع المضائق في دورات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار لعام 1982 أكبر حيز بتحديد وضعية المضائق المستخدمة للملاحة البحرية والتفصيل في الأحكام المتعلقة بطبيعية المرور فيها.

ختاماً يمكن القول أنه وعلى الرغم من الجهود الدولية حول المضائق البحرية إلا أن أغلبية الفقهاء ذهبوا إلى أنه لا يوجد مبدأ عام متفق عليه ويشمل جميع المضائق عدا المضائق التي تحكمها اتفاقيات خاصة تكون عملية تنظيم المرور بشأنها واضحة، لهذا سعت اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 في جزئها الثالث إلى التركيز على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، حيث وضعت لهذه المضائق قواعد جديدة ومبادئ تضمن حرية المرور عبرها دون عوائق أو إيقاف، وهو الهدف الرئيسي التي كان وراء عقد هذا المؤتمر لأجل وضع قواعد تضمن وتكفل حرية المرور بالمضائق الدولية والتحليق فوقها، والمتمثلة في حرية الملاحة والعبور والتي نادت بها الدول الكبرى على رأسها الولايات المتحدة الأمريكية واستنكرتها الدول المشاطئة للمضائق البحرية خوفاً على سلامتها وأمنها وما قد يحمله من أضرار بيئية حينما يتعلق الأمر بمرور ناقلات النفط والسفن والغواصات النووية.

ثالثاً: الوضع القانوني لأهم المضائق الدولية الغير خاضعة لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

تعرفنا في العناوين السابقة على أهم القواعد والأحكام الواجب تطبيقها في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية؛ لهذا فإنه من الضروري الإشارة في هذا العنصر من الدراسة إلى أهم المضائق التي تخضع لتنظيم مرور خاص بها يكون ذلك بموجب اتفاقيات خاصة تخضع للنظام الاتفاقي الخاص الذي تم وضعه ليطبق عليها تحديداً، ما يشير إلى أنها غير معنية بالأحكام والقواعد التي جاءت بها اتفاقية مونتيغوباي لعام 1982، ومن أهم تلك المضائق نجد مضيق ماجلان، المضائق التركية، المضائق الدانماركية، مضيق جبل طارق، ومضيق تيران، والتي سنتناولها بنوع من الإيجاز تركيزاً على حكم المرور بها في هذا العنصر.

حددت اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 النظام القانوني للمياه التي تشكل مضائق تستخدم للملاحة البحرية الدولية، وقد أشارت الاتفاقية في الفقرة ج من المادة 35 أن الأحكام الخاصة بالمضائق المستخدمة للملاحة لا تنطبق على المضائق التي نظم فيها المرور جزئياً أو كلياً وفقاً لاتفاقيات قائمة ونافذة منذ زمن كالمضائق التركية مضيق ماجلان والمضائق الدانماركية ومضيق جبل طارق؛ كما استبعدت المادة 36 المضائق المستخدمة للملاحة الدولية من الخضوع للنظام القانوني الذي وضعته الاتفاقية في حال وجود طريق داخل المضيق يكون في أعالي البحار أو في المنطقة الاقتصادية الخالصة، في هذه الحالة تُطبق الأحكام المتعلقة بحرية الملاحة والتحليق الخاصة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة وأعالي البحار[1].

- **مضيق ماجلان Magellan strait**: يصل المضيق ما بين المحيط الأطلنطي والمحيط الهادئ تقع شواطئ المضيق في إقليم شيلي ويعد من الطرق البديلة لقناة بناما، يبلغ طوله 310 ميلاً بحرياً باتساع يتراوح ما بين نصف ميل حتى 22 ميل بحري، ونتيجة لنزاعات ما بين شيلي والأرجنتين حول حرية الملاحة في المضيق تم التوقيع على معاهدة الشيلي في بوينس أيرس عام 1881 بين الدولتين المتنازعتين والتي أفضت مادتها 15 على تقرير مبدأ وضع المضيق في حالة حياد دائم وضمان حرية الملاحة فيه لكافة السفن الأجنبية[2]، كما تعهد البلدين بعدم فرض أي رسوم مقابل المرور بالمضيق.
- **المضائق التركية The Turkish Straits**: التي تحكمها معاهدة "مونترو" لعام 1936 The Montreux Convention، تصل المضائق التركية ما بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأسود عبر بحر ايجه، وهي تتكون من مضيق الدردنيل الذي يبلغ طوله 65 كلم ويتراوح عرضه ما بين 1,8 و7 كلم ومضيق البسفور الذي يبلغ طوله حوالي 30 كلم ويتراوح عرضه ما بين 500 م و1,5 كلم، ويقع بين المضيقين بحر مرمره الذي يبلغ طوله 270 كلم وعرض بحوالي 80 كلم، تقع المضائق في الإقليم التركي في نقطة الوصل بين قارتي آسيا وأوروبا، في الماضي لم تكن المضائق التركية تشكل أي خلاف لأنها كانت واقعة تحت حكم الدولة العثمانية لكن بحلول القرن الثامن عشر 18 واندلاع حرب القرم وما نجم عنها من ظهور للتواجد الروسي على سواحل البحر الأسود

[1] هواش، القانون الدولي للبحار، 58– 59.

[2] صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ط2 (القاهرة: دار النهضة العربية، 2000)، 157.

أدى ذلك إلى تغير الأوضاع القانونية المتعلقة بالمضائق التركية؛ لما أصبحت تحتله من مكانة وأهمية سياسية وعسكرية في المنطقة، ما أدى إلى ابرام العديد من الاتفاقيات لتنظيم الملاحة البحرية عبرها، منها معاهدة لوزان لعام 1923[1] التي نصت على إقامة مناطق منزوعة السلاح يتراوح عرضها بين 30 و50 كلم في المناطق القريبة من المضائق إذ تمتنع الدول المتحاربة من القيام بأي أعمال حربية، كما نصت المعاهدة على تدويل المضائق عن طريق تكوين لجنة دولية برئاسة ممثل للحكومة التركية تحت إشراف عصبة الأمم لأجل مراقبة الشؤون المتعلقة بالملاحة البحرية[2].

جاءت اتفاقية مونترو أو مونتريه 1936 كنتيجة لرفض تركيا لبنود معاهدة لوزان المتعلقة خاصة بتحصين المضائق، أما بخصوص معاهدة مونتريه فقد تضمنت حرية المرور وقت السلم لكافة السفن التجارية والحربية الصغيرة الحجم، وجرى التمييز بين السفن الحربية للدول الواقعة على سواحل البحر الأسود وغيرها من السفن الأجنبية والسفن الحربية الكبيرة وحددت في ذلك مجموعة شروط خاصة بكل منها[3]، بالإضافة إلى حرية الملاحة وقت الحروب وهنا تميز بين حالتين الأولى إذا كانت تركيا طرفاً في الحرب والثانية ما لم تكن تركيا طرفاً فيها وفي كل الحالتين حددت شروط وضوابط لمرور السفن بالمضائق[4].

❖ **المضائق الدانماركية The Danish Strait**: التي أبرمت بشأنها معاهدة "كوبنهاجن" Copenhagen لعام 1857، لتصبح هذه المضائق بعدها مفتوحة أمام الملاحة الحرة وبدون رسوم وتتكون من ثلاث مضائق هي مضيق الساوند ومضيق البلطيق أو الحزام (الحزم الصغير The Strait of Little Belt والحزم الكبير The Strait of Great Belt)، والتي تقع بين السويد والدانمارك، وتربط ما بين بحر الشمال وبحر البلطيق، قامت الدنمارك لأكثر من أربع قرون بتجميع حقوق المرور من السفن التجارية، إلى أن تم إلغاء هذه الرسوم بموجب معاهدة كوبنهاغن لعام 1857 بعد تعهد الدنمارك بعدم فرض أي رسوم على السفن التي تمر عبر المضيق[5].

---

[1] نفس المرجع، 161.
[2] وليد البيطار، القانون الدولي العام، 315.
[3] عامر، القانون الدولي للبحار، 162.
[4] نفس المرجع، 163.
[5] Guillaume, le droit de la mer.

❖ **مضيق جبل طارق:** هو المضيق الواصل بين مياه المحيط الأطلنطي ومياه البحر الأبيض المتوسط يحده إلى الشمال شواطئ اسبانيا وجبل طارق، وإلى الجنوب المغرب وإقليم سبته Ceuta الإسباني يبلغ طول المضيق حوالي 33 ميل بحري، تحتل بريطانيا صخرة جبل طارق بموجب معاهدة أوترخت لعام 1713 وسرعان ما وسعت ادعاءات اختصاصها إلى العديد من المسطحات المجاورة للصخرة وقد كانت حرية الملاحة في المضيق مكفولة دائما أمام جميع السفن إلى حين وقوع حادث إطلاق قذيفة مدفع على السفينة البريطانية عام 1864 والذي انجر عنها دفع تعويض لبريطانيا، وصدور إعلان في مدريد عام 1865 تقرر بموجبه الغاء شرط التحقق من جنسية السفينة أثناء المرور عبر المضيق وحرية الملاحة به وحياده وقت الحروب[1]؛ ليصبح بعدها المضيق ووفقاً للتصريح البريطاني الفرنسي لعام 1904 من المضائق التي تخضع لحرية الملاحة عبر مياهه بضمان من الدولتين لتتأكد فيما بعد حرية المرور عبر المضيق في اتفاقية عام 1912 بين فرنسا واسبانيا[2].

❖ **مضيق تيران:** هو عبارة عن ممر طبيعي ضيق يصل البحر الأحمر بخليج العقبة، يقع المضيق في المياه الإقليمية لجمهورية مصر العربية والمملكة العربية السعودية، والذي تعيق حركة المرور عبره الجزر والصخور[3]، تتحكم في مداخله جزيرتا تيران والصنافير والتي تنازلت السعودية عن سيادتهما لجمهورية مصر العربية، كما ينقسم المضيق إلى غربي أين تقع جزيرة التيران وساحل سيناء و ممراين بحريين صالحين للملاحة، أما القسم الشرقي الذي يقع مقابل للأراضي السعودية فهو غير صالح للملاحة البحرية، أما الممر الرئيسي الذي يستخدم للملاحة البحرية يبعد حوالي ميل واحد عن سيناء بالقرب من شرم الشيخ[4].

يعتبر خليج العقبة من البحار المغلقة يخضع للسيادة المشتركة للدول العربية المشاطئة له وقد مارست هذه الدول سيادتها عليه دون منازع، كما خضع لمبادئ القانون الدولي واتفاقية جنيف لعام 1958، ولاعتباره بحر عربي مغلق فقد قامت السلطات المصرية بعد حرب فلسطين الأولى بإغلاق المضيق أمام الملاحة الإسرائيلية الأخيرة التي ترفض الامتثال لهذا الوضع ورفضت الانسحاب من جزيرة سيناء وشرم الشيخ بعد العدوان الثلاثي على مصر عام 1956 وتنفيد القرارات الأممية قبل أن

[1] عامر، القانون الدولي للبحار، 159.
[2] خليفة، القانون الدولي للبحار، 148-149.
[3] الغنيمي، القانون الدولي البحري، 93.
[4] البيطار، القانون الدولي العام، ص311.

تحصل على وعد بأن تقوم قوات الطوارئ الدولية بضمان حرية الملاحة في خليج العقبة، لينتهي الوضع بانسحاب القوات الإسرائيلية دون صدور أي بيانات تؤيد الجانب الإسرائيلي[1].

ليتأكد بعدها أن مضيق تيران ليس من المضائق الدولية كونه لايربط بين جزأين من البحار العالية أو بين جزء من البحر العالي والبحر الإقليمي لدولة أجنبية، فأحكام المادة 16 من اتفاقية جنيف لعام 1958 لا تطبق على هذا المضيق، ووفقاً للدراسة التي قامت بها الأمم المتحدة حول المضائق التي تعد ممرات دولية ووجوب أن يكون المضيق موصولاً بين بحريين عاميين نجد أن مضيق تيران يربط بين بحر عام وبحر وطني هذا من جهة؛ من جهة أخرى التواجد الغير شرعي والغير قانوني لإسرائيل بالمنطقة كونها تقع على بعد 97 ميل من المياه المغلقة التابعة للسيادة المشتركة لكل من مصر والسعودية والأردن، كما أن الحرب المستمرة التي تشنها إسرائيل على الدول العربية تقضي باستبعاد تطبيق أحكام المادة 45 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لما سيخلفه مرور السفن الإسرائيلية في المضيق من مساس بالسلم وأمن نظام الدول المشاطئة[2].

يتضح مما سبق أن المضائق التي تحكمها اتفاقيات خاصة تخضع لأحكام وقوانين أبرمت في ظروف تاريخية وسياسية معينة، وفي ظل وجود هذه الاتفاقيات واجماع الأطراف المعنية بشأن الأحكام الواردة فيها، فهذه المضائق معفاة من الخضوع للقواعد العامة للملاحة الدولية في المضائق البحرية التي جاءت في اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 ولا تنطبق بشأنها غير الأحكام الواردة في الاتفاقيات الخاصة، والتي تتفق على حرية الملاحة للسفن التجارية والعسكرية أوقات السلم في جميع المضائق باستثناء بعض القيود التي يفرضها مضيق أو آخر على السفن الحربية خاصة أوقات الحروب، والخريطة الموالية توضح المواقع الجغرافية لأهم المضائق البحرية في العالم.

[1] خليل حسين، موسوعة القانون الدولي العام، ط1(لبنان: منشورات الحلبي الحقوقية، 2012)، 139.

[2] نفس المرجع، 140-141.

خريطة رقم05: توضح الموقع الجغرافي للمضائق البحرية الدولية



المصدر من موقع على الأنترنيت:

هشام محمود، "30 مضيقا مائيا تمثل عصب التجارة في العالم .. و«هرمز» أهمها للصادرات النفطية"، 14 يوليو 2019،https://www.aleqt.com/2019/07/13/article_1636941.html، تاريخ الاطلاع: 2021/10/16، بتوقيت: 21:00 سا.

المبحث الثالث: الأهمية الجيوسياسية للمضائق البحرية ودورها في رسم السياسات الإقليمية والدولية

انطلاقاً من تصنيف أهم الممرات البحرية الدولية التي تستخدم للملاحة والتجارة البحرية وهي ستة ممرات بحرية منها أربعة مضائق دولية وقناتين بحريتين هما كالآتي: مضيق ملقا، هرمز، باب المندب البسفور وقناتي السويس وبنما، ولأن مضيق ملقا هو المضيق المحوري في الدراسة كدراسة حالة والذي سنتناوله بالتفصيل في الفصلين المواليين، أما مضيق البسفور فقد تمت الإشارة إلى أهميته في الحديث عن المضائق التركية ضمن المبحث السابق، ومنه سنتطرق في هذا المبحث إلى المضيقين المتبقيين والمصنفين عالمياً كأهم مضيقين بحريين دوليين هما مضيقي هرمز وباب المندب، والذي سنركز في دراستهما على أهميتهما الجيوسياسية، أما عن قناتي السويس وبنما ولاعتبار أن موضوع الدراسة مهتم بدراسة المضائق البحرية دون القنوات البحرية فسيكون الحديث عن أهم القنوات البحرية ضمن الأجزاء المختلفة للدراسة عندما تستدعي الفكرة ذلك دون الداعي لتحديد لها عناوين مستقلة.

المطلب الأول: الأهمية الجيوسياسية لمضيق هرمز

يمتد تأثير معطيات الجغرافيا السياسية إلى علاقات الوحدات السياسية وتفاعلاتها فيما بينها ودورها في السياسة الدولية، لهذا تظهر أهمية دراسة الخصائص الجغرافية والاستراتيجية لمضيق هرمز والذي يشكل نموذجاً واضحاً من حيث تأثير العامل الجغرافي على السياسات الإقليمية والدولية نظراً لبيئته وطبيعته المتميزة وموقعه الذي يتوسط قارات العالم الثلاثة (آسيا، أفريقيا وأوروبا) والتي جعلت منه أهم المضائق الاستراتيجية في العالم، لهذا تركزت حوله اهتمامات القوى الإقليمية والدولية، وما زاد من الأهمية الجيوسياسية للمضيق هو ربطه بين أهم الممرات البحرية في المنطقة وهي البحر الأحمر وبحر العرب والخليج العربي واشرافه على خطوط النقل البحرية والبرية والجوية وحركة التجارة الإقليمية والدولية.

الفرع الأول: الموقع الجغرافي والوضع القانوني لمضيق هرمز

يقع المضيق بين الخليج العربي وخليج عمان، والخريطة الموالية توضح موقعه الجغرافي وأهم جزره، وهو المضيق الفاصل ما بين مياه الخليج من جهة ومياه خليج عمان وبحر العرب والمحيط الهندي من جهة أخرى، وبهذا يعد المضيق المنفذ البحري الوحيد للعراق والكويت والبحرين وقطر، يطل على

المضيق من الشمال إيران وإلى الجنوب سلطنة عمان بعرض يقدر بـ 35 ميلاً بحرياً[1]، ويبلغ طول المضيق من منتصف المسافة بين الشاطئين 104 ميل بحري، تقع أضيق نقطة منه بين جزيرة سلامة الكبرى العُمانية وجزيرة لاراك الإيرانية، ويتراوح عمقه ما بين 0,045 و0,56 ميل بحري مع عمق يصل إلى 0,90 ميل بحري عند جزيرة مسندم العُمانية، أما عن عمق المياه فهي أكثر عمقاً في الجانب العربي منها عن الجانب الإيراني[2] والذي يتراوح ما بين52,5 ميل بحري عند مدخله الجنوبي و 20,7 ميل بحري في الجهة الشمالية الشرقية[3].

شكل الخليج العربي ومضيق هرمز أهمية حيوية بالنسبة للعديد من الدول المشاطئة له إلا أنها تبقى أهمية مختلفة ومتفاوتة من دولة إلى أخرى، فبالنسبة للعراق الذي لا يملك منفذاً بحرياً إلى الخليج العربي سوى الساحل الذي يبلغ طوله 10 أميال بحرية عبر شط العرب فهو يشكل له أهمية أكبر مقارنة مع السعودية التي تمتلك أطول ساحل بحري عبر البحر الأحمر بطول يصل إلى 1020 ميلاً بحرياً بالإضافة إلى عمان التي تملك 1005 ميل بحري على خليج عُمان، لتتشارك قطر، البحرين والكويت التي لا تمتلك أي منها سواحل عدا المطلة على الخليج العربي نفس الأهمية مع العراق في اطلالتهم على الخليج العربي ومضيق هرمز، أما إيران فهي تحظى بأطول ساحل مطل على الخليج الغربي بطول 635 ميل بحري، وبالإضافة إلى مضيق هرمز توجد بالمنطقة أهم ثلاث جزر هي جزيرة الطنب الكبرى والطنب الصغرى وجزيرة أبو موسى وهي تسمى بجزر هرمز لأهمية موقعها الاستراتيجي بالنسبة للملاحة الدولية بالمضيق، إذ تقع جزيرة أبو موسى إلى جانب الساحل العربي أما جزيرة الطنب الكبرى فهي تقع إلى الساحل الإيراني لتتوسط جزيرة الطنب الصغرى شبه الجزيرة العربية على بعد 72 كلم وجزيرة قشم على بعد 32 كلم؛ وتشكل الجزر الثلاثة مجتمعة موضع نزاع بين الإمارات العربية المتحدة وإيران المسيطرة عليها مند الانسحاب البريطاني عام 1971[4].

[1] محمد عباس محسن الساعدي، مضيق هرمز البعد الجيوسياسي والإشكال التفسيري لاتفاقية قانون البحار، ط1(عمان: شركة دار الأكاديميون للنشر والتوزيع،2021)، 05.

[2] علي ناصر علي، مضيق هرمز والصراع الأمريكي الإيراني، ط1(بيروت:دار الفرابي، 2013)، 20-21.

[3] حسين وحيد عزيز الكعبي، "الموقع الجغرافي لمضيق هرمز وأثره في رسم السياسات الدولية"، مجلة كلية التربية الأساسية88، المجلد21 (2015)، 440.

[4] ناصر علي، مضيق هرمز والصراع، 22-25.

كما يضم المضيق الجزر التابعة لكل من دولتي عمان وإيران؛ حيث يضم من عمان جزر سلام وبناتها ومسندم والغنم والواقعة إلى وسط المضيق جهة الشمال الشرقي، أما عن الجزر الإيرانية التي يضمها المضيق فأهمها جزيرة قشم وهنجام الواقعة إلى الجنوب من جزيرة هرمز وجزيرة لاراك في الشمال الشرقي وسط المضيق[1].

يبلغ عرض القناة الملاحية في مضيق هرمز نحو 6 أميال بحرية أي ما يقارب 9,6 كلم، تتوزع الأميال الستة إلى ثلاث أقسام متساوية عرض كل منها ميلين بحريين (2 ميل بحري)، وتتحدد مسارات الملاحة في القناة وفقاً لاعتبارات تتوافق ومجرى وعمق مياه المضيق بناءاً على النظام الدولي المعتمد باسم "نظام العزل المروري" الذي يحدد فصل مسير السفن وتنظيمه لمنع حوادث الاصطدام[2].

خريطة رقم06: توضع الموقع الجغرافي لمضيق هرمز وأهم جزره



المصدر من موقع على الأنترنيت: أهم المضايق والممرات البحرية في العالم، 22 ديسمبر 2013، https://www.web4soft.com/%D8%A3%D9%87%D9%85

---

[1] حسين وحيد عزيز الكعبي، "الموقع الجغرافي لمضيق مضيق هرمز وأثره في رسم السياسات الدولية" مجلة كلية التربية الأساسية 88 (2015): 440-441.

[2] نفس المرجع، 444.

الملاحظ لخريطة الموقع الجغرافي لمضيق هرمز يستطيع ادراك أهميته في تسهيل المبادلات التجارية ودرجة اعتماد الدول الخليجية على مياهه في تصدير منتجاتها النفطية واستراد المنتجات الأخرى ما ساعد على توسيع العلاقات التبادلية التجارية بين دول المنطقة والعالم خاصة في جانبها الطاقوي.

يعتبر مضيق هرمز من الناحية القانونية مضيقاً دولياً يمتد إلى الشرق عند إيران وإلى الغرب عند كل من المملكة العربية السعودية، الإمارات، قطر، البحرين والكويت، ومن الشمال العراق وإلى الجنوب سلطنة عمان، وكونه يصل بين بحرين فهو يشكل المياه الإقليمية لإيران وسلطنة عمان الدولتين المشاطئتين له، ولاعتبار أن مياهه هي مياه إقليمية تتشارك فيها كل من إيران وسلطنة عمان والتي تمتلك كل منهما بحراً إقليمياً يصل إلى 12 ميل بحري؛ واللتان تناديان باعتماد تطبيق نظام المرور البريء على جميع السفن الأجنبية حتى يكون لها حق المرور والملاحة عبره[1].

انطلاقا مما تم تناوله في المبحث السابق على أن المضائق المستخدمة للملاحة الدولية ينطبق عليها نظام المرور العابر بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، ووفقاً للشروط المنصوص عليها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، فإنه يحق للدول الملاحة والتحليق لغرض المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية. وكون مضيق هرمز يربط بين البحر العالي لخليج عمان والبحر العالي للخليج العربي ما يعني أنه يربط بين بحريين عاليين، ولأن عرض المضيق في بعض المناطق لا يتجاوز 24 ميلاً بحرياً أي أن الدولتين المشاطئتين(إيران وعُمان) لكل منهما بحراً إقليمياً يصل إلى 12 ميل بحري فلا توجد بالمضيق أجزاء من البحار العالية قد تشكل ممراً بحرياً دولياً، وإذا ما أخذنا بتقسيمات المنطقة الاقتصادية نجد أن المضيق يربط بين المنطقة الاقتصادية الخالصة لخليج عمان والمنطقة الاقتصادية الخالصة للخليج العربي، ولهذا يعد مضيق هرمز مضيق دولي يستخدم للملاحة الدولية ولاعتباره الممر البحري الوحيد بالمنطقة؛ وكون الملاحة فيه غير منظمة بموجب اتفاقيات خاصة فقد طبق عليه نص المادة 37 من

---

[1] أيمن سلامة، "قواعد القانون الدولي الحاكمة للملاحة في المضائق: هرمز وباب المندب نموذجا"، آراء حول الخليج، العدد127 (2018)، من موقع على الأنترنيت:
https://araa.sa/index.php?option=com_content&view=article&id=4387&catid=3681&Itemid=172، اطلع عليه بتاريخ: 2022/05/13، بتوقيت:22:23سا.

قانون البحار ويخضع لنظام المرور العابر المنصوص عليه في المادتين 38 و39 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982[1].

وفقاً للفقرة 4 من المادة 16 من اتفاقية جنيف لعام 1958 فإن المضائق التي تربط بين جزء من البحر الإقليمي وجزء آخر من البحر الإقليمي وتستخدم للملاحة الدولية تعرف باسم المضائق الدولية وبما أن مضيق هرمز يربط ما بين بحرين إقليميين فهو من المضائق الدولية، وهي الاتفاقية التي تعمل بموجبها إيران من خلال تطبيق حق العبور الآمن في المضيق كونها لم تنظم إلى اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982؛ وبناء على ذلك واستناداً لاتفاقية عام 1958 فإن لإيران الحق في فرض شروطها وقوانينها على السفن التي تدخل مياهها الإقليمية وتطبق عليها قانون الملاحة الآمنة، ويقصد بالمرور الآمن أن السفن بإمكانها العبور من البحر المتاخم أو المياه الإقليمية لبلد ما على أن يكون هذا العبور سريعاً وبلا توقف[2].

أما عن المياه الداخلية فتمارس كل من إيران وسلطنة عمان سيادتهما عليها وفقاً للاتفاقيات الثنائية بينهما وما ينص عليه القانون الدولي، وعليه فتنظيم الملاحة في المضيق يقع على عاتق الدولتين المشاطئتين معاً[3].

الفرع الثاني: الأهمية الاقتصادية والاستراتيجية لمضيق هرمز

في حديثنا عن الأهمية التي يتمتع بها مضيق هرمز لابد من الحديث عن أهميته الاقتصادية والاستراتيجية، لهذا غالباً ما نجد أن توجهات السياسات الإقليمية والدولية تكون نحو المضائق ذات البعد الجغرافي المهم في الحركة التجارية والاقتصادية لضمان استمرار تدفق ناقلات النفط والغاز لتأمين احتياجاتها.

لهذا تأتي أهمية المضائق البحرية من أهمية المحيط الهندي في السياسة الدولية كونه تتفرع عنه أهم ثلاث مضائق بحرية أولها مضيق ملقا الواقع بين جزيرة ماليزيا وجزيرة سومطرة الإندونيسية، ثانيهما

---

[1] ناصر علي، مضيق هرمز والصراع، 65-57.

[2] جاويد منتظران، "دراسة الوضع القانوني لإغلاق مضيق هرمز من قبل إيران بموجب القانون الدولي"، مركز البيان للدراسات والتخطيط (2018):4-7.

[3] ناصر علي، مضيق هرمز والصراع، 61-62.

مضيق باب المندب الواصل ما بين البحر الأحمر وخليج عدن والمحيط الهندي والفاصل بين القارتين الآسيوية والافريقية، وثالث هذه المضائق هو مضيق هرمز الواقع على باب الخليج العربي؛ وهي الطرق والممرات الملاحية التي جعلت من المحيط الهندي مسرحاً لتحركات الأساطيل البحرية والقلب الجديد للعالم فمن يسيطر عليه بإمكانه الهيمنة والسيطرة على السياسة الدولية[1].

يعد مضيق هرمز نقطة ارتكاز ومحو عبور جيواستراتيجي لمصالح القوى الإقليمية والدولية ولهذا اختلفت الرؤى الجيوسياسية حوله، فبالنسبة للدول العربية يعد البوابة الشرقية والمنفذ البحري الوحيد للتصدير والاستيراد والخاصرة الاقتصادية والأمنية للحدود الجنوبية الإيرانية[2]، كما تعتمد دول الخليج العربي اعتماداً كلياً على مضيق هرمز كونه الممر البحري الوحيد بالمنطقة والمنفذ الذي يوصلها بالبحار العالمية.

يشكل مضيق هرمز عنق الزجاجة لمدخل الخليج العربي ويعد من أهم الممرات المائية في العالم تحديداً بعد اكتشافات النفط في الدول المشاطئة له[3]؛ كما أنه ممراً حيوياً في الجغرافيا السياسية باعتباره الطريق البحري الوحيد الذي يخرج من الخليج العربي والمنفذ الرئيسي لكل من المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة وسلطنة عمان وإيران[4]، إذ تعتمد عليه هذه الدول بالإضافة إلى الكويت وقطر في تصدير الغاز والبترول المسال حيث يمر عبره ما يقرب 20% من إجمالي النفط المنتج أي ما يعادل سدس 1/6 تجارة النفط العالمية سنوياً[5].

يمر عبر المضيق ما بين 35% إلى 40% من النفط العالمي حيث تعبره يومياً من 20 إلى 30 ناقلة محملة بحوالي 18 مليون برميل من النفط، أما بخصوص النفط العربي الذي يعبر المضيق فهو يتراوح ما بين 90% من النفط السعودي و98% من النفط العراقي و99% من النفط الإماراتي و100% من النفط الكويتي والقطري، نجد أيضاً أن معظم دول الخليج تنقل تجارتها عبر مضيق هرمز كتجارة الحاويات والسلع المصنعة إلى دول الخليج، إذ يعبر المضيق سنوياً حمولات تصل إلى أكثر من مليارين

---

1 نفس المرجع، 110-11.

2 الساعدي، مضيق هرمز والبعد الجيوسياسي، 09.

3 سلامة، قواعد القانون الدولي.

4 الكعبي، الموقع الجغرافي لمضيق هرمز، 450.

5 Karishma, strait of hormuz-economic & strategic significance, ias express, 2019, web :https://www.iasexpress.net/strait-of-hormuz-upsc/, in 14/05/2022, 09 :49h.

ونصف مليار طن لتشكل حمولات السلع الأولية كالحبوب والحديد الخام والإسمنت ما نسبته 22% و ما نسبته 28% و 50% من الشحنات العابرة لنقل النفط الخام[1]، ليشكل حجم النفط العابر للمضيق أكثر من ثلثي إجمالي صادرات العالم من النفط الخام عام 2010 ومن المتوقع بحلول عام 2035 أن يصل إلى 40% من امدادات النفط العالمية أي بحوالي 36 مليون برميل يومي[2]، هذا المخزون النفطي الهائل جعل المنطقة على علاقات تبادلية تجارية عالمية في المجال الطاقوي مع العديد من الدول الكبرى وهنا تظهر أهمية العامل الجغرافي في رسم السياسات الدولية انطلاقاً من حجم وقيمة هذه التبادلات.

تأتي الأهمية الجيوبولتيكية لمضيق هرمز في حجم الاحتياط النفطي العالمي لدول الخليج العربية والذي يصل إلى 87% من الاحتياطي العالمي كما تصل مساهمة دول الخليج (البحرين، إيران، العراق الكويت، قطر، السعودية والإمارات) إلى 30% من انتاج النفط العالمي، لتشكل إيران لوحدها احتياطي يصل إلى 11,1% بكمية تبلغ 132 بليون برميل، واحتياطي من الغاز الطبيعي يبلغ 15,3% أي ما يعادل 970,8 ترليون قدم مكعب[3].

انطلاقاً من أن مضيق هرمز هو الممر الرئيسي الذي يربط منطقة تمتلك أكبر احتياطي عالمي لإنتاج النفط بمختلف الأسواق العالمية، نجد أن العديد من المصالح الاستراتيجية للقوى الاقليمية والدولية تجتمع عند مرورها بين الخليج العربي والمحيط الهندي عبر مضيق هرمز، ولأن مضيق هرمز من الممرات البحرية التي لها ميزة طبيعية ووظيفة معينة فقد اكتسب أهميته أيضاً من طبيعة المنطقة التي يتواجد بها أو يؤدي المرور عبره إليها، وهي المنطقة التي تحوي أكبر مخزون للنفط الخام والغاز الطبيعي ولهذا كان من الضروري الإشارة إلى منطقة الخليج العربي وأهميتها الاستراتيجية والاقتصادية.

الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لمنطقة الخليج العربي:

تحتل منطقة الخليج العربي مكانة مهمة تميزها عن باقي المناطق في العالم ومن أهم هذه الميزات مكانتها الاستراتيجية لاعتبارها منطقة تحتل موقع جغرافي يطل على أهم بحار العالم، فهي المنطقة التي أصبحت تشكل قلب العالم بكل المقاييس كونها الرابطة بين أوروبا والشرق في آسيا والأجزاء الشرقية لقارة

---

[1] الكعبي، الموقع الجغرافي لمضيق هرمز، 437- 446.

[2] Charles emmerson and paul stevens, "maritime choke point and the global energy system", charting a way for word, (january 2012), 4-5.

[3] دياري صالح مجيد، "مضيق هرمز عقدة الجيوبولتيكا النفطية في العلاقات الدولية"، العدد الخاص بالمؤتمر الأول، ج1 (2012):447.

أفريقيا عبر قناة السويس، ولأن الخليج العربي يحتوي على ممرات ومواقع مائية كالخلجان الأمر الذي زاده قيمة وأهمية استراتيجية أكبر خاصة أنها مواقع مهيأة وصالحة لإقامة القواعد العسكرية ومركز التقاء السفن التجارية[1].

كان الخليج العربي يعتمد أساساً على صيد اللؤلؤ وتجارة الترانزيت كمورد اقتصادي بالإضافة إلى قوافل البخور والحرير والتوابل التي تعبر مضيق هرمز باتجاه أوروبا، حيث أدت اكتشافات النفط في القرن العشرين إلى تحول جذري في اقتصاد المنطقة[2]، ليشكل الخليج العربي ومند نهاية الحرب العالمية الثانية أحد النقاط الرئيسية في الاقتصاد العالمي، حيث وصل معدل تدفق النفط إلى 17 مليون برميل في اليوم عام 2015 أي ما يعادل نسبته 30% من إجمالي النفط الخام الذي يتم نقله عبر البحر سنوياً ليرتفع حجم التدفقات عبر المضيق بحلول عام 2016 إلى 18,5 مليون برميل[3].

عرفت منطقة الخليج العربي ومند القرن الخامس عشر حتى الوقت الحالي تنافس دولي واحتدام الصراع حولها بداية بالسيطرة البرتغالية والهولندية، ثم الاستعمار الفرنسي والإنجليزي وما زاد من حدة التنافس على الخليج هو اكتشاف النفط، لتسعى الدول إلى بسط نفوذها بالمنطقة كونها تزود العالم بأكثر من ثلث حاجته النفطية وقد أدرك البريطانيون هذه الأهمية وفي ذلك قال ريموند أوشي: "أن الخليج شريان الحياة الرئيسي بالنسبة لنا... وسيظل الخليج شريان الحياة الرئيسي بالنسبة لنا... وسيظل الخليج يسيطر على استراتيجيتنا الدولية سنين طويلة، فهو يتوسط جميع خطوطنا البحرية والجوية الرئيسية إلى الشرق، ويحوي الموانئ والمراكز البحرية ومحطات الوقود اللازمة لأساطيلنا وبواخرنا وطائراتنا... وإن قامت في الخليج دولة معادية فإنها تستطيع أن تدمر المسار الأخير للنفوذ البريطاني بجنوب البحر المتوسط كله"[4].

يعد النفط مصدر التنافس والصراع في منطقة الخليج العربي لأنه الممول الأساسي للطاقة في العالم لذلك أصبح الخليج يمتلك أكبر قوة اقتصادية والأكثر تأثيراً في السياسة الدولية، لتصبح المنطقة محور الأحداث العالمية والإقليمية والتدخلات الأجنبية والوجود السياسي والعسكري لتحقيق أهدافها الخارجية والحفاظ على مصالحها القومية وتدفق النفط الخليجي إليها بأقل التكاليف وأرخص الأسعار

[1] محمد يوسف أحمد ربيع، "الأبعاد الاستراتيجية لمصالح إيران ودورها الإقليمي في منطقة الخليج 2003-2013" (رسالة ماجستير، جامعة دمشق، 2013)، 41.

[2] ناصر علي، مضيق هرمز والصراع، 64.

[3] الساعدي، مضيق هرمز والبعد الجيوسياسي، 85-86.

[4] أحمد ربيع، الأبعاد الاستراتيجية لمصالح إيران، 42-43.

لتبقى معضلة الحفاظ على تدفقات النفط وضمان استقراره في منطقة الخليج العربي بصورة طبيعية من المسائل الأكثر إثارة للجدل وتأتي على رأس قائمة أجندات الدول الكبرى.

الفرع الثالث: طبيعة السياسات الإقليمية والدولية في مضيق هرمز

تشكل المضائق البحرية من منطلق استراتيجي تقييد للحركة وعقدة للمواصلات والنقل البحري وذلك راجع إلى طبيعتها الجغرافية التي تتسم في الغالب بالصغر وضيق المساحة، كما أنها عرضة للاستغلال من قبل الدول المشاطئة أو المستخدمة لها، وعلى هذا الأساس كانت المضائق البحرية تحت هيمنة وسيطرة الدول الكبرى مند بدايات التوسع الاستعماري إلى اليوم تحقيقاً لمصالحها وأهدافها، ويشكل مضيق هرمز من الناحية الجيوسياسية أهم المضائق البحرية، كونه يمثل نقطة عبور أكبر إنتاج نفطي في العالم ما جعله محل اهتمام العديد من السياسات الإقليمية والدولية من أجل تأمين مصادر الطاقة.

أولاً: التوجهات السياسية لدول الخليج العربي وإيران في مضيق هرمز

يقوم توجه **دول مجلس التعاون الخليجي** حيال مضيق هرمز في اعتماد هذه الدول على المضيق لتصدير مواردها الطاقوية "النفط والغاز الطبيعي"، لهذا تسعى جاهدة إلى جعله ممراً آمناً لعبور ناقلات النفط وشحنات الغاز[1]؛ وقد حظي الجانب العسكري باهتمام دول مجلس التعاون الخليجي بالموازاة مع التعاون في جانبيه الاقتصادي والسياسي، لتتركز مجالات التعاون العسكري على مبادئ استراتيجية دفاعية قائمة على حماية أمن المنطقة وسلامتها من التهديدات الإرهابية وعمليات القرصنة في مضيق هرمز وتأثيرات أزمة الملف النووي الإيراني، كما تقوم سياسات دول الخليج العربي بالدفاع الجماعي عن أمن دول المنطقة من التهديدات الخارجية للدول الكبرى وأطماعها بالمنطقة[2].

كما يعد التهديد الإيراني بغلق مضيق هرمز أو تعطيل الملاحة من أكبر التحديات التي تواجه الدول الخليجية وآثاره الكارثية على اقتصاداتها، فارتفاع مستوى التهديد الأمني بالمضيق يزيد من فرص التعاون المشترك؛ لأن مسألة غلق المضيق أو تعطيل الملاحة به تبقى من المواضيع التي تحتم ضرورة

[1] كرار عباس متعب فرج، " الأبعاد الاستراتيجية للتأثير الدولي لمضيق هرمز، دراسة مستقبلية"، مجلة دراسات إقليمية 48 (2021): 104.

[2] محمد مقروف، "المتغيرات الإقليمية والدولية وتأثيرها على مجلس التعاون لدول الخليج العربي" (أطروحة دكتوراه، بن يوسف بن خدة، الجزائر 1، 2016)، 107-108.

العمل الجماعي والتغاضي عن الخلافات البينية حول السيادة، لمواجهة مصادر التهديد التي تمس بسلامة وأمن مضيق هرمز، وهذا ما تتبناه الدول الخليجية في سياساتها الجماعية المشتركة وتسعى إلى تجسيده[1] خاصة وأنها تتمتع بتفوق في المصادر العسكرية سواء كان من ناحية الإنفاق العسكري أو صفقات الأسلحة والمعدات العسكرية المتقدمة، ليصل مستوى الإنفاق العسكري لبلدان مجلس التعان الخليجي عام 2013 إلى نحو 84,5 بليون دولار أي ما يعادل 49% من الميزانيات العسكرية لدول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا[2]، كما وصل التمويل العسكري الأجنبي لدول الخليج من الولايات المتحدة الأمريكية إلى حوالي 165 مليار دولار عام 2021[3]، ومن المتوقع أن ترتفع ميزانية الدفاع لدول مجلس التعاون الخليجي إلى زيادة سنوية بمعدل 2% في الفترة من 2022 إلى 2031[4].

إيران: تقوم الاستراتيجية الإيرانية في مضيق هرمز على الدعوة إلى إقامة الأحلاف العسكرية لتأمين تواجد القوات الإيرانية وقواعدها العسكرية في مضيق هرمز "كمنطقة الدفاع الإقليمية" و"الحزام الأمني الخليجي"، لتبدأ طهران في بناء خط من القواعد البحرية على طول سواحلها الجنوبية حتى مضيق هرمز، كما حددت الساحل الشرقي للخليج العربي موقع لمفاعلاتها النووية، ولهذا فأي نزاع في المضيق أو بالقرب منه سيكون له تداعيات على اقتصاديات الخليج وإمدادات النفط إلى كوريا الجنوبية واليابان والولايات المتحدة الأمريكية نتيجة ارتفاع أسعار النفط، وأي هجمات على الملاحة الدولية في هرمز ستؤدي إلى تعطيل صادرات النفط من أكبر منتجي منظمة البلدان المصدرة للنفط أوبك، وهو ما سينعكس بالسلب على اقتصاديات دول الخليج والاضرار بحوالي 88% من صادرات النفط الخام السعودية والإمدادات القادمة من الإمارات العربية المتحدة، الكويت، قطر والصادرات العراقية و90% من شحنات النفط الإيرانية[5].

---

[1] أيمن إبراهيم الدسوقي، "معضلة الاستقرار في النظام الخليجي"، مركز دراسات الوحدة العربية 434(2015): 69.

[2] المرجع نفسه، 82.

[3] Fenella McGerty, "Middle east defence spending showing signs of stabilising", iiss, (November 2021), https://www.iiss.org/blogs/military-balance/2021/11/middle-east-defence-spending-showing-signs-of-stabilising, in: 14/06/2022, 16:04h.

[4] Gcc defense market - growth, trends, and forecasts (2022 - 2031), https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/gcc-defence-market#:~:text=The%20defense%20budget%20for%202022,billion%20(USD%2046%20billion), in 14/06/2022, 13:17h.

[5] نفس المرجع، 95.

ولاعتبار أن مضيق هرمز هو المنفذ البحري الوحيد الذي لا غنى عنه في الاستراتيجية الإيرانية كون إيران تعد دولة شبه مغلقة وليس لها سواحل تنفذ منها إلى العالم الخارجي سوى الجهة المطلة على الخليج العربي، لهذا يؤثر مضيق هرمز وبشكل ملحوظ في السياسة الإيرانية انطلاقاً من كونه الباب الذي تعبر منه صادرات النفط الإيرانية لمختلف دول العالم وواحد من أهم المواقع التي بالإمكان استخدامها لتهديد الملاحة البحرية في المنطقة[1].

أما بخصوص بوادر التهديدات الإيرانية بغلق المضيق والتي بدأت مع الحرب العراقية الإيرانية 1980-1988، أين أصبح التهديد احدى الخيارات الاستراتيجية لإيران ضد العراق والدول الداعمة له كما صرحت أنها لن تتردد في غلق المضيق كلياً في حال دخلت أطراف دولية أخرى أو إقليمية الحرب ضدها، لتشير إلى ذلك في العديد من المناسبات، من جانب آخر ورغم تخوف طهران من مهاجمة منشآتها النفطية وتضرر صادراتها ووارداتها التي تمر عبر هرمز لم يدفعها ذلك إلى الغلق التام للمضيق أمام الملاحة الدولية، في المقابل تأتي ردود الفعل الإقليمية والدولية المعارضة لقرار الغلق الغير قانوني منها قرار مجلس الأمن رقم 552 الذي ركز على أهمية حرية الملاحة الدولية خاصة للسفن التجارية ودعوة إيران لمراعاة ذلك، بالإضافة إلى تصريح وزير الدفاع الأمريكي آنذاك واينبرغر بأهمية مضيق هرمز للملاحة الدولية[2]؛ لتجعل إيران من المضيق ورقة ضغط لردع الدول الغربية عن المساس بأمنها وعرقلة برنامجها النووي.

تعتبر إيران سيطرتها على المضيق أحد أوجه المقدرات القومية لدولتها والتي تسعى لتوظيفها لأجل تحقيق سياستها الخارجية، فامتلاك الدولة للمقدرات القومية "موقع جغرافي متميز، موارد طبيعية وبشرية، مستوى متقدم من التطور التكنولوجي" يؤثر في تحديد سياستها الخارجية والداخلية وتحديد الوضع النسبي للدول ضمن النظام الدولي، إلا أن درجة التأثير تبقى نسبية، وهذا ما يفسره عدم تأثر سوق النفط العالمي بالتهديدات الإيرانية ويعود ذلك إلى الإدراك الدولي بعدم جدية التهديدات الإيرانية وماهي إلا استعراض للقوة، وأن العجز في سوق النفط العالمي الذي قد ينجر عن تنفيد التهديدات بالغلق سيغطى لضمان عدم ارتفاع الأسعار، كما أن نسبية علاقة القوة تبين عدم قدرة إيران على تنفيذ تهديدها بغلق

---

[1] الكعبي، الموقع الجغرافي لمضيق هرمز، 455.

[2] سعدون شلال ظاهر، تغريد رامز هاشم العذاري، "الاستراتيجية الإقليمية والدولية في مضيق هرمز"مجلة البحوث الجغرافية 14(2011) ، 92-93.

المضيق إدراكاً منها أنها خطوة ستقود لا محالة إلى اندلاع حرب بالمنطقة تكون فيها إيران أحد الأطراف الأكثر تضرراً، إلا أنه وعلى الرغم من هذه الأسباب التي تحول دون تنفيد التهديد يبقى على الدول الحذر أكثر في حال واجهت إيران خطراً يمس بأمنها القومي خاصة في ظل التهديدات الغربية حول الملف النووي الإيراني وما قد يخلفه من آثار على مضيق هرمز[1].

من خلال تتبع السياسة الإيرانية نجد أن طهران تحسن استخدام وتوظيف جيوبولتيكية مضيق هرمز باعتباره المحور الجغرافي الأهم في لعبة التنافس الدولي، وإدراكاً منها بأن الجغرافيا هي وسيلة الدول الصغرى للدخول في معادلات الدول الكبرى، لهذا كثيراً ما تهدد إيران بغلق المضيق في وجه الملاحة الدولية حال شعورها بأي خطر يهدد أمنها القومي، وفي سبيل ذلك سعت إلى تطوير قدراتها الدفاعية والهجومية والاستثمار في هذا المضيق لأجل تحسين مكانتها الإقليمية ومواجهة الضغوط الدولية بشأن ملفها النووي.

انطلاقاً من ذلك يتضح أن الصراعات من أجل إحكام النفوذ والسيطرة على المضائق والممرات المائية راجع إلى الأهمية الحيوية لهذه المضائق، فنجد أن الدول التي تمتلك شواطئ مفتوحة يكون لها تأثير أقوى من الدول الحبيسة أو المغلقة أو التي تمتلك منفذ بحري واحد، أما الدول الغنية بالموارد والتي تقع جغرافياً ضمن منطقة حيوية وعالمية وتشكل مركز اهتمام الدول الكبرى ولها منفذ بحري وحيد تتصارع فيه القوى الإقليمية والدولية ويشكل أولوية قصوى في السياسة الدولية فهو مضيق هرمز ومنطقة الخليج العربي الذي تعززت مكانته بتزايد الطلب والعرض على النفط والغاز.

ثانياً: التوجهات السياسية للدول الكبرى في مضيق هرمز

لا تقتصر أهمية مضيق هرمز على الدول الخليجية فحسب والتي تعتمد عليه لاستراد البضائع الانتاجية والاستهلاكية ومختلف السلع والخدمات بل تتعدى أهميته إلى الدول المستهلكة لنفط المنطقة حيث يمكن فهم حجم الحساسية في التعامل الغربي من هذا المضيق، فأي توتر في العلاقات الإقليمية أو الدولية سينعكس على الأمن وتهديد استقرار المضيق والذي سيؤثر على واردات النفط بالمنطقة واختلال أسعاره، لهذا لطالما اهتمت الدول الكبرى على رأسها الولايات المتحدة الأمريكية وحلفائها، روسيا، أوروبا واليابان بالمضيق، ولأن الدول المشاطئة غالباً ما تسعى إلى فرض سيطرتها على المضيق خاصة إيران

[1] الكعبي، الموقع الجغرافي في مضيق هرمز، 459-460.

كما تم توضيحه في العنصر السابق نجد أن القوى البحرية الكبرى تسعى هي الأخيرة إلى فرض سيطرتها ونفوذها على مضيق هرمز ذا الأهمية والبعد الجيوبولتيكي المتميز، وفيما يلي سنشير إلى أهم سياسات الدول الكبرى في المضيق.

الولايات المتحدة الأمريكية: لأن مياه منطقة الخليج العربي تمتاز بضحالتها والمضيق ضيق بشكل عام هذا يعني أنه من السهل إغلاق المضيق بإغراق عدد من الناقلات العملاقة الذي من شأنه اعاقة مرور ناقلات النفط والشحن التجاري مما سيعرض حقول النفط العربية إلى التدخلات العسكرية تحديداً الأمريكية ومن الممكن أن يؤدي التدخل العسكري إلى توقف نقل النفط عبر الخليج العربي ومضيق هرمز ما يشكل تهديداً للأمن في مضيق هرمز والمنطقة عموماً؛ لهذا سعت الولايات المتحدة الأمريكية لتنفيذ استراتيجيات في منطقة الخليج العربي ومضيق هرمز وهي استراتيجيات قائمة على توسيع التواجد العسكري من خلال إقامة القواعد العسكرية المنتشرة في المحيط الإقليمي لإيران والخليج العربي لتخلق واشنطن بفعل هذه السياسة معضلة أمنية في النظام الإقليمي العربي، ليتحول وبفعلها الخليج العربي ومنذ 1991 إلى ثكنة عسكرية أمريكية تضم مجموع القواعد العسكرية والمنشآت والمطارات والموانئ، فضلاً على بناء قواعد عسكرية فوق الجبال المطلة على مضيق هرمز، وتهديداتها المستمرة باستخدام القوة ضد إيران لإجبارها عن التخلي عن برنامجها النووي ما يؤدي لتعرض المضيق للخطر واعاقة حركة الملاحة به[1].

تحتفظ الولايات المتحدة الأمريكية بوجود عسكري في المنطقة والمتمثل في أسطولها الخامس في البحرين، فسيطرت الولايات المتحدة على الصادرات النفطية في المنطقة تمنحها ميزة استراتيجية ضد المنافسين الاقتصاديين في مقدمتهم الصين، وتأتي السياسة الأمريكية اتجاه منطقة الخليج العربي مند مبدأ كارتر لعام 1908 والذي نادى بأنه أي محاولة من أي قوة خارجية للسيطرة على منطقة الخليج تعتبر اعتداء على المصالح الحيوية للولايات المتحدة، وسوف يتم صد هذا الهجوم بأي وسيلة بما في ذلك القوة العسكرية[2].

---

[1] ظاهر، الاستراتيجية الإقليمية والدولية،105-112.

[2] روبن ميلز، "المخاطر التي تهدد عبور الطاقة عبر مضيقي هرمز وباب المندب"، مركز البحرين للدراسات الاستراتيجية والدولية والطاقة 2 (2018): 109.

لهذا تسعى الولايات المتحدة الأمريكية إلى وضع السيطرة الكاملة على منطقة الخليج العربي اقتصادياً وعسكرياً وسياسياً لمنع أي قوة إقليمية من تهديد مصالحها ومنافسة نفوذها في المنطقة، ولأجل تحقيق ذلك اعتمدت سياسة استخدام القوة والتدخل المباشر في العراق وإيران للحد من انتشار أسلحة الدمار الشامل[1]، خاصة بعد النهج العدائي الذي تبناه النظام الإسلامي الجديد اتجاه واشنطن مع بداية عقد الثمانينات من القرن الماضي، لتتمركز المخاوف بعدها على احتمالية إقدام إيران على الاعتداء على أي من دول الخليج ما يشكل تهديداً للإمدادات النفطية وعدم وصولها إلى الولايات المتحدة الأمريكية وحلفائها، كما أن بروز العراق كقوة إقليمية أصبح يهدد المصالح الأمريكية في المنطقة وأمن الطاقة العالمي في حال تمكن العراق من السيطرة على مخزونات النفط في المنطقة[2].

لتشهد المنطقة تصاعد حدة التوترات بعد انسحاب الولايات المتحدة الأمريكية من خطة العمل المشتركة الموقعة بين إيران ودولp5+1 لعام 2015، والتي تضم الولايات المتحدة الامريكية، روسيا الصين، فرنسا وألمانيا، بعد أن أنهت الولايات المتحدة الأمريكية اعفاءات استيراد النفط من إيران للعديد من الدول وهي الهند، الصين، كوريا الجنوبية، اليونان، تايوان، تركيا وإيطاليا، والذي سيكون له تداعيات على اقتصاديات هذه الدول[3].

لنفهم بأنه ما يحدث في مضيق هرمز يعبر بوضوح عن سعي القوى البرية الكبرى إلى ضم مزيد من الأراضي البرية بهدف توسيع مجال نفوذها وتعظيم قوتها فيحدث التصادم ما بين القوة البحرية الأمريكية بمصالح إيران ذات التوجه البري – البحري، من خلال نشر واشنطن للعديد من الأساطيل البحرية لأجل تركيز تواجدها في المناطق الأكثر أهمية لمصالحها الاستراتيجية، وذلك بالاعتماد على الممرات المائية تحديداً النطاق البحري الآسيوي والممتد من الخليج العربي إلى المحيط الهندي ومنه إلى بحر الصين الجنوبي وشمال غرب المحيط الهادئ، وهو النطاق الذي يضم أهم مضيقين بحريين في العالم "مضيق هرمز ومضيق ملقا"، لهذا فأولوية الخطط العسكرية الأمريكية ستبقى تتصدر أجندة الاستراتيجية الأمريكية خاصة مع تزايد التهديدات المحتملة لصراعات مرتقبة بين إيران والولايات المتحدة

---

[1] حشوف ياسين، "إشكالية الأمن في منطقة الخليج بين السياسات الإقليمية والاستراتيجيات الدولية"(أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه العلوم في العلوم السياسية: تخصص علاقات دولية واستراتيجية، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2017/2016)، 174.

[2] المرجع نفسه، 186.

[3] Karishma, strait of hormuz.

الأمريكية والنمو المتزايد للقوة الصينية، وهي إشارة واضحة إلى الأهمية الجيوبولتيكية لمضيق هرمز فمن يتحكم بنقل النفط يؤثر في الاقتصاد العالمي والذي بدوره يؤثر على السياسة الدولية[1].

روسيـــا: تركزت السياسة السوفياتية ومند نهاية الحرب العالمية الثانية على تجنب المواجهات العسكرية والاشتباكات المسلحة في المنطقة، لإدراك السوفيات بأهمية المنطقة بالنسبة للغرب وتاريخهم الطويل من العلاقات الاقتصادية والسياسية والأمنية مع دول الخليج العربي، ولطبيعة القرب الجغرافي بين روسيا ومنطقة الخليج العربي فهو يشكل البوابة الأهم لتحقيق أهدافه بالوصول إلى المياه الدافئة[2].

لأجل ذلك سعت روسيا إلى وضع سياسية اتجاه دول المنطقة تقوم على توفير الظروف الملائمة لتوسيع أنشطة الشركات الإنشائية والهندسية الروسية التي تعمل في مجال النفط، كما تحرص روسيا على تعزيز عقود مبيعات الأسلحة والإمدادات العسكرية لدول المنطقة خاصة عقود الشركات الروسية العاملة في إيران لأجل تطوير الروابط التجارية والاقتصادية[3].

من جهة تهدف الاستراتيجية الروسية إلى تأمين منفذ بحري عبر دول الخليج العربي إلى العالم الخارجي، وقد بزر ذلك بوضوح في وثيقة الأمن القومي الروسي للفترة ما بين 2011–2020 التي دعت إلى الاهتمام بامتلاك مصادر الطاقة في الشرق الأوسط، خاصة منطقة الخليج العربي ومضيق هرمز باعتباره عاملاً مهماً لضمان أمن روسيا الاستراتيجي، وفي الغالب كان موقف موسكو بخصوص مختلف القضايا التي تعني منطقة الخليج العربي ومضيق هرمز يدعوا إلى الحد من التوترات وتجنب المواجهات ومطالبة الدول لأجل توطيد الاستقرار الإقليمي من خلال إنشاء نظام أمن الملاحة في منطقة الخليج العربي ومضيق هرمز، وأن تواجد السفن الحربية الأجنبية لا يوفر الأمن الإقليمي بالمضيق؛ لأن توفير أمن الملاحة بالمضيق يصب في توجه الاستراتيجية الروسية اتجاه أهم ممر حيوي في العالم؛ بالرغم من ذلك فإن روسيا لن تتوانى عن حماية سفنها في المضيق بالوسائل العسكرية حال شعورها بأي خطر[4].

[1] مجيد، مضيق هرمز عقدة الجيوبولتيكيا، 455–458.

[2] ياسين، اشكالية الأمن في منطقة الخليج، 174.

[3] نفس المرجع، 179.

[4] فرج، الأبعاد الاستراتيجية للتأثير الدولي، 122.

ومع تنامي الدور الروسي بالمنطقة والدعم الإيراني لها بالإضافة إلى الاتفاق مع المملكة العربية السعودية وتوقيع العديد من الصفقات بشأن الطاقة، فإن روسيا ستكون المستفيد الأول من ارتفاع أسعار النفط والغاز في حال انقطاع الإمدادات الطاقوية عبر مضيقي هرمز وباب المندب[1].

دول الاتحاد الأوروبي: الاهتمام الأوروبي بمنطقة الخليج مستمر مع استمرارية اعتماد القارة الأوروبية على مصادر الطاقة من المنطقة، لتشكل التجارة الدافع الأساسي لاهتمام أوروبا بدول الخليج بعيداً عن سياسة الاحتواء واستخدام القوة، وقد انعكس هذا الاهتمام بإقامة شراكة استراتيجية مع دول البحر المتوسط والشرق الأوسط في 23 جوان 2004، والتي نصت على مجموعة أهداف محددة تعبر عن التوجهات الأوروبية نحو التنمية والأمن الإقليميين، والقائمة على دعم عمليات السلام في الشرق الأوسط والحوار السياسي بخصوص حقوق الإنسان وسيادة القانون، منع انتشار أسلحة الدمار الشامل مكافحة الإرهاب والهجرة، إقامة الاصلاحات الاقتصادية والتنمية الاجتماعية والتشجيع على الحوار الثقافي والأمني[2].

الدول الآسيوية: ضمن الدول الآسياوية تعد اليابان من أكثر الدول استيراداً للنفط حيث أنها تعتمد على الطاقة المستوردة بنسبة 90% وثلاث أرباع هذه الطاقة تستوردها من دول الخليج العربي (الامارات، السعودية، الكويت، قطر وإيران) حيث يمر عبر مضيق هرمز 85% من حاجياتها النفطية أي حوالي 5,4 مليون برميل؛ أما الصين فتحصل على 34% من احتياجاتها النفطية عبر مضيق هرمز لتصل تغطية احتياجات باقي الدول الآسيوية من النفط الخليجي إلى 72% من احتياجات كوريا الجنوبية 5% من احتياجات تايوان و3% من احتياجات تايلاند[3]، وهو ما يعبر على درجة اعتماد الدول الآسيوية على النفط الخليجي، والذي ينعكس على توجهها السياسي نحو المنطقة عموماً والمضيق خاصة.

تتزايد أهمية مضيق هرمز بزيادة الاهتمام بالنفط المنقول عبره والبالغ 19,30 مليون برميل ومن المتوقع أن تصل إلى 105,1 مليون برميل بحلول عام 2030[4]، أين نجد الهند التي استوردت عام 2019 أكثر من 5% من النفط الإيراني، فأي تهديد بغلق الممر المائي يكون له تأثيرات وتداعيات سلبية

---

[1] ميلز، المخاطر التي تهدد عبور الطاقة، 109.

[2] ياسين، اشكالية الأمن في منطقة الخليج، 191-194.

[3] الكعبي، الموقع الجغرافي لمضيق هرمز، 457-458.

[4] فيان أحمد محمد، "الممرات المائية وأمن الطاقة العالمي، مضيق هرمز أنموذجاً"، مجلة الآداب108(2014): 552.

على واردات الهند النفطية، وعلى إثر ذلك قامت الهند بنشر سفن حربية وطائرات لحماية ناقلات النفط الهندية التي تمر عبر مضيق هرمز[1].

لتشكل المضائق البحرية وفقاً للمفاهيم العسكرية تأثيراً على الأمن العالمي في أبعاده السياسية الاقتصادية، العسكرية والأمنية، لهذا سعت الدول الكبرى إلى السيطرة على أهم الممرات البحرية حتى ولو تطلب الأمر الدخول في صراعات وحروب؛ فنجد مثال ذلك صراع المملكة المتحدة على مضيق جبل طارق مع إسبانيا، أو إقامة التحالفات والقواعد العسكرية كما هو حاصل في الخليج العربي، ومنه يمكن فهم الأهمية الاستراتيجية والجيوسياسية لمضيق هرمز من الصراعات القائمة بين القوى الإقليمية والدولية ليصبح الصراع بالمضيق ذو طابع اقتصادي أكثر منه عسكري نظراً لأهمية النفط والغاز الطبيعي ودورهما في الصناعة العالمية[2].

ليتضح أنه من يسيطر على المنطقة يتحكم في الوطن العربي ومن يؤثر على الخليج يؤثر على الوطن العربي، ومن يؤثر على منطقة الخليج العربي يؤثر على روسيا بفعل الاقتراب الجغرافي ويؤثر في أوروبا الغربية واليابان بفعل حجم ونوعية المصالح الأوروبية في منطقة الخليج العربي[3].

ختاماً يمكن القول ونظراً للأهمية الجيوسياسية التي يتمتع بها مضيق هرمز وطالما نفط دول الخليج العربي يتدفق إلى بقية دول العالم فإن سياسات الدول المشاطئة والقوى الإقليمية والدولية ستبقى متجهة نحوه لتحقيق مصالحها، ليبقى مضيق هرمز محل تنافس بين قوى إقليمية ودولية وغالباً ما تتصاعد حدة التنافس إلى مواجهات على جميع الأصعدة السياسية، الاقتصادية والعسكرية.

كون المضيق هو المنفذ الوحيد في المنطقة والطريق المؤدي إلى آسيا الأمر الذي يزيد من حدة التنافس والصراع حوله تحديداً بين الولايات المتحدة الأمريكية وإيران سعياً منهما إلى فرض السيطرة أو على الأقل عدم السماح بسيطرة الطرف المعادي على نقطة الاختناق الأهم بالمنطقة.

---

[1] Karishman, strait of hormuz.

[2] وجدان فالح حسن، " البعد الاقتصادي للصراع على المضايق البحرية، مضيق هرمز انموذجاً "، مجلة كلية الإمام الكاظم للعلوم الإسلامية 4 (2019): 217–218.

[3] الكعبي، الموقع الجغرافيلمضيق هرمز، 450.

المطلب الثاني: الأهمية الجيوسياسية لمضيق باب المندب

يعد مضيق باب المندب من نقاط الاختناق البحرية الاستراتيجية في العالم الرابط بين قارة آسيا إفريقيا وأوروبا والمشكل لحلقة وصل بين البحار الشرقية والبحار الغربية باعتباره الطريق المختصر للتجارة العالمية عبر منطقة رأس الرجاء الصالح التي تحتاج إلى قطع 21 ألف كلم في حين تختصر عبر مضيق باب المندب إلى 12 ألف كلم[1]، كما يعد مضيق باب المندب من المناطق الساخنة في السياسة الدولية لأجل تحقيق الأهداف والمصالح الاستراتيجية، لهذا من الضروري التعرف على جغرافية المضيق وأهميته الاقتصادية والاستراتيجية، بالإضافة إلى أهم التفاعلات الجيوسياسية الإقليمية والدولية به والتي سيتم التطرق إليها في الفروع الموالية.

الفرع الأول: جغرافية مضيق باب المندب:

يتكون باب المندب من المياه الإقليمية لثلاث دول (الجمهورية اليمنية على الساحل الشرقي أريتيريا وجيبوتي على الساحل الغربي)، يبلغ اتساعه 23,2 كلم[2]، تقسمه جزيرة بريم "ميون" التي تبلغ مساحتها إلى 12,8 كلم إلى ممرين أحدهما شرقي يبلغ عرضه 3,8 كلم يسمى باب اسكندر والآخر غربي يسمى ممر ميون وهو الأكثر اتساعاً وأهمية اذ يبلغ اتساعه 21,1 كلم، لهذا تسيطر الجزيرة على الملاحة داخل المضيق كونها المتحكمة في مدخل البحر الأحمر الجنوبي، بالإضافة إلى جزيرة بريم توجد حزر سيبا والمتفرعة إلى 6 جزر بالقرب من الساحل الغربي[2].

من جهة تشرف أريتيريا على الجانب الشمالي للمضيق وجيبوتي من الجانب الجنوبي، كما تتحكم به اليمن شمالاً وجنوباً ما أعطها وضعاً أكثر تميزاً على غيرها من الدول المشاطئة، وهو بهذا يعد النقطة الواصلة بين القارتين الأسيوية والإفريقية من جنوب البحر الأحمر[3].

يبلغ طول المضيق الاجمالي 50 ميلاً بحرياً، ومن الجزر الأخرى في باب المندب جزيرتا قمران وسقطرى، واللتان تعدان من أكبر الجزر العربية في خليج عدن والغنيتان بالنفط المكتشف حديثاً بالإضافة إلى جزر حنيش الكبرى والصغرى وجزيرة زقرا التي تعد أكبر الجزر مساحة وارتفاعاً، والتي من

---

[1] عبد الزهرة شلش العتابي، "الجغرافيا السياسية لمضيق باب المندب"، مجلة كلية التربية الأساسية52(2008):2010.

[2] العتابي، الجغرافيا السياسية، 211-212.

[3] كريم مطر حمزة الزبيدي، "مضيق باب المندب في الصراعات"، مجلة متون، العدد03(2020):153.

خلالها يتم رصد التحركات البحرية في البحر الأحمر[1]، والخريطة الموالية توضح الموقع الجغرافي لمضيق باب المندب.

خريطة رقم07: توضح الموقع الجغرافي لمضيق باب المندب



المصدر: صفاء عاشور، "فتنة الجغرافيا لا تفارق باب المندب"، 02 مارس 2023، https://cutt.us/9XE5J

يخضع مضيق باب المندب لنظام المرور العابر كونه مضيق دولي يصل بين جزأين من أعالي البحار أو بين منطقتين اقتصاديتين خالصتين، ووفقاً لما جاء في اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 ضمن المادة 3 نجد أن اليمن قد حددت اتساع بحرها الإقليمي بـ 12 ميل بحري والذي يقاس من خط الأساس

[1] مقبل الفقيه، دور المنافذ البحرية، 62-63.

لجزيرة بريم الواقعة في منتصف المضيق، ليصبح المضيق بأكمله مياه إقليمية لكل من اليمن، جيبوتي وارتيريا[1].

يربط مضيق باب المندب المناطق الاقتصادية لكل من جيبوتي والصومال وأرتيريا من جهة والمناطق الاقتصادية لليمن، السودان، المملكة العربية السعودية ومصر في البحر الأحمر من جهة أخرى والدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 باستثناء أريتيريا، ومنه وبموجب المادة 37 من الاتفاقية فإن نظام المرور العابر هو المطبق على مضيق باب المندب، ولأن البحر الإقليمي لكل من اليمن وأرتيريا يتداخل في مضيق باب المندب فإن نظام المرور العابر يطبق في مياه المضيق بين جزيرة بريم اليمنية وجيبوتي وبين الصخور الجنوبية الغربية لأريتيريا وجزر حنيش اليمينة كما يحترم نظام المرور البريء الغير قابل للتعليق في مياه باب المندب[2].

نستنتج أنه من خلال تبيان أهمية الموقع الجغرافي لمضيق باب المندب وفقاً للتصور الجيوبولتيكي نجد أن نظرية "قلب الأرض" لماكيندر تجعل من مضيق باب المندب جزء من الجغرافيا التي تربط بين قلب الأرض وأفريقيا والصحراء الكبرى، أما في نظرية الريملاند فنجد أن المضيق يقع ضمن منطقة "الأرض المحيطة" التي حددها سيبكمان وبين أهميتها كما وضحناه في المبحث السابق وتجسيداً لفكر ماهان حول دور وأهمية البحر في التجارة العالمية تتضح أهمية المجال الحيوي لمضيق باب المندب كونه نقطة التقاء الممرات البحرية في المنطقة (المحيط الهندي، بحر العرب، خليج العرب خليج عدن والبحر الأحمر).

الفرع الثاني: الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لمضيق باب المندب

اكتسب مضيق باب المندب أهميته الاستراتيجية من كونه البوابة الجنوبية للبحر الأحمر وازدادت أهميته بعد فتح قناة السويس عام 1859 التي ربطت البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط، ليتحول المضيق إلى أهم ممرات النقل والمعابر بين أوروبا والمحيط الهندي وشرق إفريقيا؛ كما تزداد أهميته الجيواستراتيجية لارتباطه بالمحيط الهندي وامتداداته الطبيعية المكونة لمجموع الجزر ذات الأهمية

---

[1] مشتاق طالب مهنة محمود، "النظام القانوني الدولي لمضيق باب المندب"، مجلة كلية التربية الاساسية للعلوم التربوية والانسانية52(2021):272-273.

[2] Alexander lott, maritime security threats and the passage regime in the bab el-mandeb, postdoctoral fellow, uit - the arctic university of norway,(21/06/2021): web : https://site.uit.no/nclos/2021/06/21/maritime-security-threats-and-the-passage-regime-in-the-bab-el-mandeb/, in 12/06/2022, 19:30h.

العسكرية باعتبارها نقطاط انطلاق لجميع المراكز الاستراتيجية في آسيا، والتي تحمي من خلالها الإمدادات البترولية من منطقة الخليج إلى مختلف أنحاء العالم، ليمتد تأثير المضيق من الناحية الجيواستراتيجية إلى الخليج العربي والقرن الإفريقي كون صادرات الخليج البترولية تمر عبره، كما يعد القرن الإفريقي جزءاً من منطقة البحر الأحمر والتي تسيطر على مدخله الجنوبي عبر مضيق باب المندب[1].

حسب ماكيندر ومقولته الشهيرة في نظرية قلب الأرض من يسيطر على القلب يسيطر على أوراسيا ومن يسطر على جزيرة العالم يسيطر ويتحكم في العالم، نفهم أسباب اشتداد الصراع بين القوى الكبرى في هذا الجزء من العالم سعياً إلى بسط النفود على الشواطئ الجنوبية للجزيرة العربية مروراً بالخليج العربي ومياه قزوين، ما يمكن من التحكم في منابع البترول الرئيسية في العالم، ولذلك فمن يتحكم في مضيق باب المندب له القدرة غلق البحر الأحمر وتحويله إلى بحيرة داخلية الأمر الذي يفقد دول الخليج العربي وقناة السويس مكانتهم، لتبقى أهمية مضيق باب المندب مرهونة ببقاء قناة السويس ومضيق هرمز مفتوحين أمام الملاحة البحرية الدولية، لأن أي تهديد للممرات الثلاث بالغلق سيحول ناقلات النفط إلى طريق رأس الرجاء الصالح عبر جنوب إفريقيا[2].

أما عن الأهمية الاقتصادية فيحتل مضيق باب المندب المرتبة الثالثة عالمياً بعد مضيقي ملقا وهرمز كونه من المعابر المائية الضرورية لحركة التجارة والنفط العالمي إذ يمر عبره ما نسبته 4% من الطلب العالمي على النفط و10% من الشحن التجاري في حوالي 15% من السفن العالمية[3].

كما يعتبر مضيق باب المندب من المضائق الدولية ذات الأهمية الجيوسياسية لمساهمته في تأمين إمدادات الطاقة والربط بين الدول المستوردة والمصدرة، إذ وصلت نسبة التعاملات النفطية عبره إلى أزيد من 30% من تجارة النفط العالمي[4].

[1] أنور سيد كامل عامر، "مضيق باب المندب، دراسة في الجغرافيا السياسية والجيواستراتيجية"، مجلة الدراسات الأفريقية 36(2014): 520-524.

[2] نفس المرجع، 226-225.

[3] نجيبة محمد مطهر، "أهمية الموقع الاستراتيجي لليمن، والأطماع الخارجية على البحر الأحمر"، القلزم للدراسات السياسية والقانونية9(2021): 65.

[4] محمود، النظام القانوني الدولي، 277.

زادت الأهمية الاقتصادية والاستراتيجية لمضيق باب المندب كما ذكرنا بعد شق قناة السويس حيث ساعدت الأخيرة على سهولة الاتصال بالعالم الخارجي واختصار المسافة والجهد والمال ما زاد من حالة الانتعاش الاقتصادي والثقافي لسكان المنطقة ليصبح بعد ذلك نقطة جذب استراتيجية، كما أنه يشكل حلقة اتصال بين البحار الشرقية والغربية، ويعد مضيق باب المندب رابع أكبر الممرات من حيث براميل النفط التي تمر عبره يومياً، فقد تدفق نحو 4,8 مليون برميل من النفط الخام والمنتجات النفطية المكررة عبره باتجاه أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية وآسيا عام 2016، كما يمر عبر المضيق حوالي 20 إلى 30 ناقلة نفط يومياً بمعدل ناقلة واحدة كل 6 دقائق، وما يقرب 25 ألف سفينة كل عام أي ما نسبته 7% من حجم الملاحة العالمية[1].

حسب إدارة معلومات الطاقة الأمريكية لعام 2019 فإنه يتدفق ما قدره 6,2 مليون برميل من النفط الخام والمكرر يومياً عبر مضيق باب المندب باتجاه أوروبا آسيا وأمريكا[2]، ووفقاً لتقديرات معهد السلام الأمريكي يمر عبر مضيق باب المندب ما قدره 800 مليار دولار من حجم التجارة العالمية سنوياً ونحو 5 ملايين برميل من المواد النفطية وأكثر من 60 سفينة تجارية تعبره يومياً[3].

كما ترتبط أهمية مضيق باب المندب بأهمية البحر الأحمر والاكتشافات الجديدة للغاز والبترول وهي اكتشافات ليس ببعيدة عن مصلحة الدول الإقليمية (السعودية، الإمارات العربية، قطر، مصر، إيران اسرائيل) ولا عن مصالح القوى الكبرى (الولايات المتحدة الأمريكية والصين)، لذلك تسعى جميع الأطراف إلى ترسيخ قوتها بالبحر الأحمر من خلال وضع العديد من السياسات، من هنا تظهر الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر الذي يعد ملتقى القارات الثلاث "الإفريقية، الآسيوية والأوروبية"، وموقعه الذي يتوسط البحر الأبيض المتوسط وبحر العرب، والواصل بين المناطق الإقليمية الثلاث الأهم وهي منطقة القرن الإفريقي، الشرق الأوسط ومنطقة الخليج العربي، ليصبح من أهم الممرات البحرية العالمية التي تسهل عمليات التبادل التجاري، ما جعله محل تنافس إقليمي ودولي على مر التاريخ[4].

---

[1] مقبل الفقيه، دور المنافذ البحرية، 362-365.

[2] Antonio goncalves alexandre, "the strait of bab el-mandeb stage of geopolitical disputes", janus 2 (2021-2022): 58.

[3] أبو دقة أحمد، "البحر الأحمر وخطر تمركز القوى الكبرى"، البيان، العدد383 (2019): 33 من موقع على الأنترنيت:Record/com.mandumah.search://h/973760

[4] آمال محمد سعد النور موسى، "التنافس الدولي على ميناء عدن عبر التاريخ الحديث (الاستعمار البريطاني انموذجاً)"، القلزم العلمية للدراسات التاريخية والحضارية 1(2021): 14.

الفرع الثالث: التفاعلات الجيوسياسية الإقليمية والدولية في مضيق باب المندب

ساهمت الأهمية الجيوسياسية لمضيق باب المندب إلى حد بعيد في تحديد التوجهات السياسية والاقتصادية والعسكرية للقوى الإقليمية والدولية، والتي لها تأثير على الأوضاع في مضيق باب المندب ويمكن توضيح الاستراتيجيات الإقليمية والدولية اتجاه مضيق باب المندب من خلال تسليط الضوء على القواعد العسكرية المنتشرة بالمنطقة تحديداً في جيبوتي، وتصاعد النفود الصيني الأمريكي في منطقة البحر الأحمر؛ ونظراً لارتباط المضيق بالتجارة البحرية الدولية خاصة النفط برزت المنافسة الجيوسياسية لتأكيد دور القوة العالمية.

لهذا عرف مضيق باب المندب ومازال يشهد حدة التنافس والصراع الجيوسياسي بين القوى الإقليمية والدولية في شبه الجزيرة العربية في مقدمتها الولايات المتحدة الأمريكية وقلقها من التواجد المتزايد للصين وروسيا، هذا التنافس والصراع الذي يظهر في مجموعة من السياسات القائمة على استراتيجيات محددة سنحاول توضيحها في العنصرين المواليين من خلال تحديد طبيعة سياسات وتوجهات القوى الإقليمية والدولية في مضيق باب المندب.

أولاً: سياسيات القوى الإقليمية في مضيق باب المندب

ارتبطت مصالح **الدول العربية** الستة (المملكة العربية السعودية، الإمارات العربية المتحدة، الأردن مصر، السودان، اليمن) بضمان السيطرة على منطقة البحر الأحمر والحفاظ على إدارتها للمياه الإقليمية من أجل ضمان الشحن المجاني وتأمين نقل الإمدادات النفطية من الخليج العربي إلى مختلف الأسواق العالمية، ليتأكد ضمان هذه المصالح فيما بعد الحرب اليمنية بالتحالف مع اليمن لمنع الإمدادات العسكرية للحوثيين[1].

المملكة العربية السعودية: تمتلك السعودية شريط ساحلي على البحر الأحمر يصل إلى 2400 كلم لهذا تعترضها العديد من التهديدات والتحديات الأمنية القادمة من البحر الأحمر وفي سبيل التصدي لذلك سعت إلى تطوير أسطولها البحري من خلال القيام بالمناورات العسكرية مع جيرانها في البحر الأحمر، لنجد في مقدمة هذه التحديات أزمة اليمن وما تقوم به جماعة الحوثيين من هجمات

[1] Dalal mahmoud el-sayed, "the red sea region security …different visions", journal of the college of politiques and economics issue 12(2021): 148.

لتعطيل حركة الملاحة بالمضيق كالتهديد الذي جاء في جانفي 2018 بإغلاق مضيق باب المندب والاستلاء على جزيرة بريم، إلى جانب ذلك تواجه بلدان حوض البحر الأحمر مخاطر تواجد القواعد العسكرية في باب المندب تحديداً في جيبوتي والتي تأثر على الممر الملاحي[1].

تقوم الاستراتيجية السعودية على تأمين السلامة البحرية كون التصدير عبر البحر الأحمر هو الأنسب لتوزيع البترول السعودي، كما يساهم في تصدير نفط دول الخليج كالعراق وقطر والكويت عبر مضيق باب المندب بنسبة 100%، واعتباراً لذلك تسعى السعودية إلى الاحتفاظ بالبحر الأحمر ومنفذه الجنوبي "باب المندب" لتصدير النفط السعودي والإبقاء عليه كممر حر لا يخضع لأي قوة عسكرية إقليمية كانت أو دولية، مع توفير الحماية اللازمة لتجنب الصراع المسلح الإقليمي أو الدولي بالمضيق[2].

الإمارات العربية المتحدة: قامت الإمارات بإنشاء قاعدة عسكرية في ميون اليمنية القريبة من مضيق باب المندب لدعم عملياتها العسكرية في اليمن وتعزيز سيطرتها على المضيق والتحكم به لأن الجزيرة تعد من أهم الطرق البحرية الاستراتيجية ونقطة عبور البضائع من وإلى قارة آسيا، وتعد القاعدة العسكرية الإماراتية بميناء عصب الإرتيري الواقعة على بعد 106 كلم شمال مضيق باب المندب أول قاعدة عسكرية اماراتية في المنطقة[3].

إيران: تسعى إيران من جهتها إلى تعزيز نفوذها العسكري بداعي حماية نفسها من الضربات الأمريكية كمحاولة نشر السفن الحربية بالقرب من مضيق باب المندب عام 2015، لتعزز تواجدها العسكري في إرتيريا وإقامة اتفاقيات تعاون مشترك مع السودان لأجل ضمان تواجدها العسكري في البحر الأحمر؛ ورغم أن الاستراتيجية الإيرانية متمركزة بالأخص على مضيق هرمز إلا أنها بدأت بالاهتمام بمضيق باب المندب خاصة بعد عمليات تهريب السلاح للحوثيين وحزب الله في لبنان والمنظمات الفلسطينية، لتأخذ بذلك طهران منحى آخر لأجل توسيع نفودها في مضيق باب المندب وزيادة تعبئتها من

---

[1] أبو دقة، البحر الأحمر، 33-35.

[2] سويداء الفؤاد بله، "استراتيجيات القوى الإقليمية والدولية في البحر الأحمر"، مجلة القلزم للدراسات الأمنية والاستراتيجية 2(2021):90-91.

[3] الفؤاد بله، استراتيجية القوى الإقليمية والدولية، 86.

خلال أهم منشأة لها في البحر الأحمر والمتواجدة بإرتيريا والتي من خلالها تتحصل على أهم المعلومات التي تدعم تواجدها بمضيق باب المندب[1].

ليشكل الصراع الأخير في اليمن احدى الدلائل الاستراتيجية على أهمية مضيق باب المندب والبحر الأحمر، لأن المتحكم بالمضيق سيكون اللاعب الأساسي بالمنطقة، وكون اليمن هي البلد الوحيد المتحكم والمسيطر على المضيق، فإن الصراع الدائر هناك ومند عام 2015 أصبح يشكل مصدر تهديد لشحنات النفط والغاز، وما زاد الأمور سوءاً هو عجز اليمن عن السيطرة الفعلية على المضيق وحمايته من التدخلات الأجنبية[2].

جيبوتي واريتريا: هما دولتا القرن الإفريقي اللتان تشكلان الموقع الاستراتيجي المتميز رغم ذلك يعانون من ارتفاع معدلات البطالة والفقر، لهذا استغلتا موقعهما الجغرافي لأجل تأجير الأراضي والجزر للقوى الإقليمية والدولية لاستخدامها كقواعد عسكرية؛ لنجد في جيبوتي مثلاً أكبر القواعد العسكرية الفرنسية في القارة إلى جانب قاعدة أمريكية وأخرى أوروبية لأجل مكافحة القرصنة، بالإضافة إلى قاعدة صينية في طور الإنجاز، أما عن علاقتهما بالأطراف الإقليمية فهناك اتفاق بين جيبوتي والسعودية لإنشاء قاعدة عسكرية، كما لإيرتيريا من جهتها قواعد اسرائيلية وإيرانية وأخرى إماراتية،[3].

يرجع سبب هذا التواجد العسكري إلى أهمية مضيق باب المندب الواصل بين المحيط الهندي والبحر الأبيض المتوسط، فالصين من جهتها تسعى لحماية استثماراتها في أفريقيا وتأمين إمداداتها النفطية، من جهتها تطمح تركيا هي الأخرى في تعزيز وجودها في المنطقة بإقامة قواعدها العسكرية والتي كانت الأولى في مقديشو والثانية في الخرطوم، أما إيران فتسعى إلى فرض الهيمنة الأمنية من مضيق هرمز حتى قناة السويس باتجاه البحر الأبيض المتوسط [4].

لهذا تتسارع الدول الكبرى إلى إنشاء القواعد العسكرية في جيبوتي لأهمية موقعها الجيواستراتيجي المطل على الشاطئ الغربي لمضيق باب المندب، وهي القواعد التي تسمح بالتدخل السريع في الأحداث التي تدور في المنطقة، كما أنها تعد مصدر دخل عالي لجيبوتي والتي تحصل سنوياً على 160 مليون

---

[1] أبو دقة، البحر الأحمر، 35.

[2] أبو دقة، البحر الأحمر، 34.

[3] El-sayed, the red sea region, 149.

[4] أبو دقة، البحر الأحمر، 33.

دولار لقاء تأجيرها الأراضي لإقامة القواعد العسكرية الأجنبية "الصينية، السعودية، الأمريكية، الفرنسية اليابانية والإيطالية"[1].

إسرائيل: سعت إسرائيل نتيجة احتدام الصراع في اليمن إلى المشاركة في عمليات التحالف العسكري سعياً منها لأن تكون أحد اللاعبين الاستراتيجيين للسيطرة على مضيق باب المندب[2]، كما تتحدد الاستراتيجية الأمنية للكيان الصهيوني في مضيق باب المندب والبحر الأحمر من خلال تحديد الأطراف التي يمكن التعاون معها في حوض البحر الأحمر وآليات التعاون مع الأطراف الإقليمية لمنع عمليات تهريب الأسلحة في المنطقة ولضمان عدم التأثير على حركة الملاحة والطيران الإسرائيلي[3].

لتعزز اسرائيل من وجودها بإقامة قاعدة عسكرية في ميناء مصوع الإرتيري، كما استفادت من الجزر الإريترية الممتدة على ساحل البحر الأحمر، وقاعدة جوية في جزيرة حلب وجزيرة فطمة عند باب المندب، ما جعل اسرائيل تحظى بميزة جيواستراتيجية من خلال مراقبة تحركات السفن والتأثير على الملاحة البحرية الإقليمية والدولية[4]، كما تسعى اسرائيل إلى تدويل مضيق باب المندب بجعله ممر دولي لحركة الملاحة لمنع الدول العربية من السيطرة عليه، ومن خلاله تطمح إسرائيل إلى فرض وجودها كقوة إقليمية في البحر الأحمر، لهذا تشهد المنطقة مزيداً من الصراع والخلاف بين الدول العربية وإسرائيل التي تسعى إلى السيطرة على البحر الأحمر وطرق الملاحة البحرية مع ظهور قوى اقتصادية نامية كالصين واليابان والهند تنافس التواجد الأمريكي في المنطقة.

يتضح مما سبق أن معظم السياسات الإقليمية في المنطقة وتحديداً في مضيق باب المندب تقوم على التواجد العسكري من خلال إقامة القواعد والتحالفات العسكرية ونشر السفن الحربية كاستراتيجية واضحة لضمان السيطرة على مناطق النفود وحماية المصالح، ليبقى المضيق باعتباره أهم نقاط العبور البحرية في منطقة الشرق الأوسط والقرن الإفريقي معرض للعديد من التهديدات كونه جغرافيا يقع في أكثر المناطق توتراً بفعل أنشطة القرصنة البحرية الصومالية والحرب الدائر في اليمن، وهي عوامل تؤثر على تدفقات النفط والغاز الطبيعي من المنطقة إلى بقية دول العالم، لتبقى ضرورة حماية هذه النقطة الخانقة

[1] الفؤاد بله، استراتيجية القوى الإقليمية والدولية، 87.

[2] مطهر، أهمية الموقع الاستراتيجي لليمن، 67-69.

[3] أبو دقة، البحر الأحمر، 34.

[4] El-sayed, "the red sea region security, 146.

في البحر الأحمر من الأولويات التي يجب أن تتشارك فيها القوى الإقليمية والدولية وضرورة وضع سياسات تخدم ذلك.

ثانياً: سياسات القوى الدولية في مضيق باب المندب

إن السيطرة والتحكم بمضيق باب المندب من الضروريات الاستراتيجية للولايات المتحدة الأمريكية والقوى الدولية الأخرى في مقدمتها الصين وروسيا، إضافة إلى حاجة القوى الإقليمية لأجل توسيع نفودها وضمان أمنها الإقليمي من خلال التحكم بمنافذ مضيق باب المندب كما تم توضيحه سابقاً، ولهذا تنتشر في مضيق باب المندب وعلى عكس بقية المضائق الدولية الأخرى العديد من القواعد العسكرية وأساطيل الدول الكبرى التي تهدف من خلالها إلى الحفاظ وضمان تواجدها بأهم نقطة عبور بحرية في المنطقة وفيما يلي توضيح للسياسات التي تتبعها القوى الدولية لأجل تحقيق ذلك.

الولايات المتحدة الأمريكية: تهدف الاستراتيجية الأمريكية إلى التحكم بمضيق باب المندب وإخضاع البحر الأحمر وجعله تحت نفوذها، ولأجل ذلك وظفت قوات مشتركة متمركزة في المنامة بالبحرين وجيبوتي لحماية منطقة البحر الأحمر والمحيط الهندي[1].

كما تركز واشنطن على احتواء القوة التي تهيمن على قلب الأرض والتي حددها كل من كوهين وبرجنسكي وكيسنجر في تحليلاتهم حول أهمية منطقة أوراسيا وضرورة السيطرة والتحكم بها؛ لهذا كانت سياسة الولايات المتحدة الأمريكية بعد أحداث 11 من سبتمبر عام 2001 قائمة على محاربة الجماعات المتطرفة في المنطقة والقتال ضد التنظيمات الإرهابية في منطقة القرن الإفريقي وشبه الجزيرة العربية وتنظيم القاعدة وداعش في اليمن، لهذا كانت إقامة القاعدة العسكرية في جيبوتي[2] والعديد من القواعد العسكرية الأخرى كقاعدة "ديجو جارسيا" diego garcia وهي القاعدة المشرفة على طريق البترول من البحر الأحمر ورأس الرجاء الصالح من أولويات السياسة الأمركية في المنطقة، وتعد قاعدة ديجو جارسيا أكبر وأهم محطة للاتصالات في المحيط الهندي بالإضافة إلى قاعدة "مصيرة" masira و"كانيو" caneo في شمال أسمرة وقاعدة "مصوع" massawa وهي القواعد العسكرية القائمة على دعم حرية الملاحة في

[1] الفؤاد بله، استراتيجية القوى الإقليمية والدولية، 98.

[2] Antonio, the strait of bab el-mandeb, 63.

مضيق باب المندب والبحر الأحمر لضمان تدفق نفط الخليج إلى حلفاء الولايات المتحدة في أوروبا ومواجهة النفود الروسي[1].

الأمر الذي جعل سياسة الولايات المتحدة الأمريكية في منطقة البحر الأحمر ومضيق باب المندب قائمة على تأكيد عدم وقوع المنطقة تحت سيطرة أية قوة أخرى خاصة القوى المعادية لها ولحلفائها بالمنطقة لضمان تأمين تدفق النفط، لهذا تُأكد على بقاء واستمرارية تواجد إسرائيل كقوة فاعلة في المنطقة وهو ما تعكسه المساعي الإسرائيلية للسيطرة على منافذ البحر الأحمر[2].

روسيا: كما تهدف روسيا من جهتها إلى إنشاء مركز لوجستي في اريتيريا لتوسيع حجم التجارة في المنتجات الزراعية والمعدنية في جميع أنحاء المنطقة وتوسيع المعاملات التجارية النفطية على طول طريق السويس باب المندب، أما من الناحية العسكرية فتسعى للتمركز في ميناء عدن اليمني القريب من باب المندب وجزيرة سقطرى لأجل تعزيز التواجد الروسي بالمنطقة لأن فتح ميناء عدن سيضمن لها ميزة استراتيجية كبيرة حول مضيق باب المندب[3]، كما يشكل البحر الأحمر ونقاط اختناقه أهمية لروسيا كونه الطريق البحري الذي تمر عبره قواته البحرية بين البحر الأسود والمحيط الهندي[4].

الصين: تقدر حجم التجارة الصينية الأفريقية بحوالي 200 مليار دولار وإمدادات نفطية تزيد عن 9 ملايين برميل، الأمر الذي جعل قارة أفريقيا من النقاط الرئيسية ضمن خطة مشروع طريق الحرير الصيني؛ ولحماية الشركات الاقتصادية بين الصين وأفريقيا أنشأت بكين عام 2018 قاعدة عسكرية بمساحة 22 كلم^2 في جيبوتي لأجل دعم البعثات الديبلوماسية وحماية الصينيين حسب التصريح الذي قدمته بكين، إلا أن الولايات المتحدة الأمريكية ترى فيها محاولة صينية لفرض حصار على مدخل باب المندب ومراقبة الأسطول الأمريكي الخامس الذي يبعد عن القاعدة العسكرية الصينية ببعض الكيلوميترات فقط من السياسات الصينية أيضاً في المضيق تمويلاتها لمشروع إنشاء سكة حديدية بين العاصمة

---

[1] عامر، مضيق باب المندب، 529.

[2] محمد زاهي بشير المغيربي، مصطفى عب الله أو القاسم خشيم، "صراع الاستراتيجيات في البحر الأحمر واثره على الأمن القومي العربي"، شؤون عربية66 (1991): 55-56.

[3] Antonio, the strait of bab el-mandeb, 67-68.

[4] الفؤاد بله، استراتيجية القوى الإقليمية والدولية ،98.

الإثيوبية وميناء دواليه الجيبوتي لتسهيل حركة البضائع الصينية وضمان حماية وسلامة الطريق البحري لمبادرة الحزام والطريق الذي يعبر خليج عدن باب المندب والبحر الأحمر[1].

كما تقوم الاستراتيجية الكبرى للصين على الصعود السلمي ومنطق الفوز دون المواجهة المسلحة بامتلاك قواعد إقليمية في المحيط الهندي والتحول إلى القوة القارية والبحرية والاهتمام بإدارة البحار والمحيطات كاستخدام القاعدة العسكرية في جيبوتي لزيادة العمق الاستراتيجي الصيني حتى لا تظل محصورة في البحار المحيطة بها؛ أما من الناحية الاقتصادية فيعد خط الاتصال البحري عبر غرب المحيط الهندي أكثر أهمية بالنسبة لواردات الصين الطاقوية من الخليج الفارسي، لذلك يعد بناء القاعدة العسكرية في جيبوتي لأجل ضمان أمن الطاقة اقتصادياً أما من الناحية العسكرية فهو تعبير صريح عن القدرات البحرية الصينية في مواجهة القوى المهيمنة بالمنطقة[2].

من جهة نجد أن السياسة **الفرنسية** تتحدد في مضيق باب المندب ومنطقة البحر الأحمر من خلال التواجد العسكري الضخم، حيث تمتلك أقدم قاعدة عسكرية في جيبوتي تضم حوالي 1300 عسكري تتحصل من خلالها على المعلومات الاستخباراتية، كما توفر لها الدعم اللوجستي لخمس قواعد فرنسية في كل من مالي موريتاني بوركينافاسو والنيجر وتشاد.

في المقابل أنشأت **تركيا** أوائل 2015 والتي تمتلك استثمارات في أفريقيا وصلت إلى 20 مليار دولار عام 2019، وقاعدة عسكرية في مقديشو العاصمة الصومالية كبداية تركية لفرض الهيمنة على البحر الأحمر ومضيق باب المندب، وبالتوافق مع سياستها اتجاه أفريقيا فقد وقعت عام 2018 اتفاقية مع السودان لأنشاء قاعدة عسكرية في جزيرة سواكن المطلة على البحر الأحمر[3].

ومع زيادة التهديدات الأمنية العالمية منذ بداية القرن 21 "القرصنة البحرية والإرهاب" زادت الأهمية الجيوسياسية للمنطقة ما أدى إلى السباق لإقامة القواعد العسكرية خاصة في جيبوتي، منها القاعدة البحرية الفرنسية والأمريكية التي تأسست عام 2002 واليابانية عام 2011، الإيطالية عام 2012

---

[1] أبو دقة، البحر الأحمر، 36.

[2] Antonio, the strait of bab el-mandeb, 65 -66 .

[3] أبو دقة، البحر الأحمر، 36–37.

والصينية عام 2017، كما تم الاستثمار في عدة موانئ بالقرن الإفريقي كالصين التي تستثمر في الموانئ الجيبوتية والإمارات العربية المتحدة في الموانئ الصومالية ، كما تستثمر تركيا في موانئ مقديشو[1].

ليصبح وعلى اثر تلك السياسات والاستراتيجيات مضيق باب المندب ممراً عسكرياً للقوى الدولية لأجل تحريك قواتها بين قواعدها العسكرية المنتشرة حول العالم ونقلها إلى مناطق النزاع، أين أصبح المضيق بفعل ذلك هدفاً للقوى الكبرى تستثمر في موقعه الاستراتيجي لإقامة القواعد العسكرية وحماية سفنها التجارية والحربية[2].

وانطلاقاً مما تم تتبعه من السياسات المختلفة للدول اتجاه مضيق باب المندب الإقليمية منها والدولية فإن باب المندب باعتباره نقطة اختناق رئيسية في المنطقة ذات الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية جعلت منه مساحة بحرية تحظى بالاهتمام الإقليمي والدولي، تسعى من خلاله هذه الفواعل إلى تعزيز وجودها في المنطقة (القرن الإفريقي وخليج عدن) خاصة الوجود العسكري لتأمين سيطرتها على مضيق محوري للتجارة البحرية الدولية ولاسيما التجارة النفطية، لنجد الولايات المتحدة الأمريكية من جهتها تسعى إلى ضمان استمرارية سياستها بالمنطقة ونفودها التقليدي؛ كاستراتيجية لاحتواء أي محاولة توسعية خاصة مع التواجد الاقتصادي القوي للصين بمنطقة القرن الإفريقي وزيادة فرض قوتها البحرية بالمنطقة، والتي قد تتطور مستقبلاً إلى التواجد العسكري من جهة ورغبة روسيا في الرجوع إلى مجد الاتحاد السوفياتي وقوته بالمنطقة من جهة أخرى.

انطلاقاً مما تم تقديمه من السياسات والاستراتيجيات الإقليمية والدولية في مضيق باب المندب نجد أنه تعددت السياسات بين دول أوروبية، آسيوية وأخرى أمريكية، ولكون المنطقة عموماً تظم أهم المنافد البحرية والأكثر تأثيراً على الاقتصاد العالمي، وانطلاقاً من كون مضيق باب المندب هو الطريق الاستراتيجي والمنفد الأهم لعبور إمدادات الطاقة الأمر الذي جعل منه محل صراع إقليمي ودولي ومركز للقواعد العسكرية الأجنبية ومنطقة لتطوير قدراتهم العسكرية البحرية.

ختاماً يمكننا القول أن الدور الجيوسياسي للموقع الجغرافي لمضيق باب المندب والذي لا يمكن عزله عن التأثيرات التي يفرضها على سياسات وتوجهات القوى الإقليمية والدولية لمحاولة السيطرة عليه واحتواء موارده ذات الطابع الاقتصادي أو التحكم في جغرافيته ذات البعد الجيواستراتيجي.

[1] Antonio, the strait of bab el-mandeb, 62.

[2] الفؤاد بله، استراتيجيات القوى الإقليمية والدولية، 85.

من جهة تعرف منطقة القرن الإفريقي هي الآخرى تنافس ما بين دول الشرق الأوسط من جهة والتنافس الاستراتيجي بين الولايات المتحدة الأمريكية والصين من جهة أخرى، لتبقى ظاهرة استمرار التنافسات بين دول الخليج والقوى الكبرى في المضيق والمنطقة هي التي ستحدد ما إذا كان مضيق باب المندب سيصبح بوابة للاستقرار والازدهار المشترك أو محل نزاع وصراع محتدم بين الأطراف المتنافسة.

خلاصة الفصل الأول:

إجمالاً لما تم تناوله في عناوين هذا الفصل الرئيسية ضمن مباحثه الثلاثة يمكننا القول أن المضائق البحرية حظيت بمكانة متميزة في نظريات المجال الحيوي الجيوبوليتيكي، وهي نفس المكانة التي تميزت بها في جانب التنظير الدولي من خلال ما تطرقت إليه مختلف المؤتمرات والاتفاقيات والمعاهدات الدولية في محاولة لضبط مفهوم المضائق البحرية، أنواعها وتحديد مختلف الأنظمة القانونية للملاحة عبرها.

كما تمتعت المضائق البحرية ومازالت تعرف مكانة متميزة في السياسة الدولية لما تقدمه من توضيح لطبيعة العلاقة ما بين الجغرافيا والسياسة، وتحديد مدى تأثير الجغرافيا على السياسة، لهذا حظيت المضائق البحرية باهتمام إقليمي ودولي كبير تجسد من خلال رسم وتوجيه العديد من السياسات نحوها؛ فوقعها الجغرافي وما يزخر به من ثروات طبيعية جعل منها نقاط تأثير في سياسات الدول المشاطئة والمستخدمة لها، وهي السياسات التي اختلفت حسب توجهات ومصالح الفواعل فنجدها أحيانا تميل إلى أن تكون تعاونية وفي أغلب الحالات تنافسية تصادمية حال ما يحدث في مضيقي هرمز وباب المندب.

الفصل الثاني:

مضيق ملقا

– احاطة جيواستراتيجية–

كما هو معلوم أن جزء كبير من التجارة الدولية وفي مقدمتها تجارة النفط ومختلف موارد الطاقة في العالم تمر عبر نقاط الاختناق ما بين مناطق الإنتاج ومناطق الاستهلاك، ومن بين احدى أهم نقاط الاختناق "مضيق ملقا" الذي يعد واحد من أهم النطاقات الجغرافية التي تحظى باهتمام إقليمي ودولي نظراً للأهمية الجيواستراتيجية التي يتمتع بها المضيق؛ كونه الرابط بين بحر الصين الجنوبي والمحيط الهادئ، ولهذا يعد أهم ممر بحري لحركة الملاحة البحرية بين الشرق والغرب، ومع تزايد معدلات التجارة الدولية تم تقسيم طرق التجارة لتشكل بذلك العديد من الموانئ والمراكز التجارية عبر مضيق ملقا مواقع استراتيجية للتنافس الإقليمي والدولي.

انطاقاً من ذلك سيتم في هذا الفصل التعرف على مضيق ملقا وأهميته التاريخية والجغرافية، وما يحظى به من أهمية جيواقتصادية وجيوسياسية وأمنية وعسكرية، والتي سيتم تناولها مفصلة ضمن مباحث هذا الفصل من خلال الاحاطة بكل أهمية يتمتع بها المضيق في مبحث مستقل، بداية بتناول الأهمية التاريخية والجغرافية للمضيق في المبحث الأول، يليها التطرق للأهمية الجيواقتصادية والجيوسياسية في المبحث الثاني، والأهمية الأمنية والعسكرية في آخر مبحث من مباحث الفصل الثاني.

المبحث الأول: الوضع التاريخي وأهمية الموقع الجغرافي لمضيق ملقا

يتناول هذا المبحث الوضع التاريخي لمنطقة مضيق ملقا والموقع الجغرافي للمضيق من خلال مطلبين الأول يتضمن تسمية المضيق وأهم المماليك التي استوطنت به والمستعمرات التي مرت عليه ويتطرق المطلب الثاني التعريف بالحدود الطبيعية والموقع الجغرافي والنظام القانوني للملاحة بمياه المضيق، ليكون آخر مطلب يتم تناوله في هذا المبحث متعلق بالجغرافيا الطبيعية والواقع السياسي والاقتصادي للدول الثلاثة المشاطئة له.

المطلب الأول: الأهمية التاريخية لمضيق ملقا

في حديثنا عن الأهمية التاريخية لمضيق ملقا نجد أنه لطالما أثر النقل البحري وعلى فترات تاريخية متعاقبة على تطور المنطقة؛ فقد كان للتفاعل الثقافي بين الأجناس المختلفة أثره الواضح على الحياة في مضيق ملقا ودولة المدينة بسنغافورة، ولكون المضيق من أقصر طرق الشحن البحري فقد شهد مرور كثيف ومتواصل لسفن الشحن لعدة قرون ما ساعد على نمو المراكز التجارية به والتي أصبحت فيما بعد مراكز للتعليم والعلوم والفنون بالتقاء وتجمع العديد من الثقافات والديانات(رهبان، هندوس، كهنة

مسيحيون وعلماء مسلمين)، أين تمكنوا من تبادل فنون الملاحة وبناء السفن وكل ما يتعلق بأمور الملاحة البحرية[1].

في قرائتنا البسيطة لصفحات من تاريخ الشعوب الأولى بمنطقة مضيق ملقا (البحارة والتجار) الذين استقروا أولاً على طول شواطئ المضيق نجد أن المعلومات المتوفرة قليلة وذلك لقلة الآثار التي تشير إلى تاريخ الشعوب الأولى التي استوطنت المنطقة؛ كما أن الدراسات الأنثروبولوجية والإثنوغرافية هي دراسات في أغلبها أوروبية ركزت فيما يهمها ويخدم مصلحتها، أي التعرف على تاريخ هذه المنطقة وفق رؤية غربية ولهذا يكون عليها الكثير من التحفظ والحذر أثناء توظيف المعلومات التي تتناولها؛ ومن بين ما تم كتابته حول منطقة المضيق أنه قبل ظهور مملكة سريفيجانا في القرن 18 كانت تنتشر شبكة من التجارة الواسعة النطاق وتبادل السلع مرتبطة مع أورانج أسلي والمجموعات الداخلية لسومطرة ومالايا، لتشكل رواسب الذهب الممتدة من غرب باهانج وشرق نيجري سيمبيلان وصولاً إلى ملقا محل جذب العديد من الشعوب منهم العرب الهنود والصينيون، كما كان القصدير من المواد التي تم تداولها بين سكان المستوطنات في منطقة المضيق، لتلعب العديد من السلع الأخرى دوراً في التجارة المحلية والإقليمية كالخشب، المرجان واللؤلؤ؛ كما أن عملية جلب التجار لبعض المنتجات لمنطقة المضيق كالفخار والأواني الزجاجية والخزر بالإضافة إلى مهارة الغواصين والصيادين والنبالين العاملين بالشواطئ الساحلية للمضيق ساهمت مجتمعة في تطوير شبكات التجارة، زد على ذلك بيئة المضيق المواتية والتي تتميز بمياهها الدافئة وملوحتها المنخفضة[2].

وفقاً ذلك نجد أن الأهمية التاريخية لمضيق ملقا مرتبطة أساساً بالنقل البحري ودوره في التطور الذي عرفته المنطقة، والذي كان سببه العديد من العوامل أهمها التفاعل الثقافي بين سكان المنطقة والأجناس الأخرى، بالإضافة إلى الظروف البيئية الملائمة للملاحة البحرية بالمنطقة، ما ساعد على نمو المراكز التجارية وزيادة نشاط التجارة المحلية، الإقليمية والدولية وتوسيعها من خلال نقل وتبادل العديد من المنتجات؛ وهو ما يؤكد على دور عامل الجغرافيا والامتداد البحري في تقدم الأمم والشعوب التي لها واجهات وامتدادات بحرية.

[1] "the strait of malacca – a historical shipping metropolis" , 27/06/2022, https://worldoceanreview.com/en/wor-5/living-with-the-coasts/coastal-functions/the-strait-of-malacca-a-historical-shipping-metropolis/, in: 28/06/2022, 00:18h.

[2] Mark cleary and goh kim chuan, environment and development in the straits of malacca (london : routledge studies in development and society, 2000), 83.

الفرع الأول: التسمية والممالیك بمنطقة مضيق ملقا

يعود أصل كلمة ملقا والتي تكتب باللغات الغربية Malacca ويتم نطقها باسم Melaka حسب بعض المؤرخين والباحثين إلى شجرة تسمى Pokok Melak في لغة الملايو؛ ويذكر أن مؤسس السلطنة "باراميسفارا" Paramesvara استند إلى هذه التسمية من حادثة وقعت معه وهو في طريقه إلى الصيد أين توقف تحت ظل شجرة وأثناء ذلك تعرض كلابه لهجوم وقام هو في تلك الأثناء بالوقوف على الشجرة ولأنه احتمى فيها سميت هذه الأرض باسم الشجرة، في روايات أخرى يقال أن كلمة ملقا مشتقة من الكلمة العربية "ملكة" والتي تعني مكان تجمع كل الأعمال التجارية أو مكان الاجتماع، ويعود تاريخ تأسيس المملكة بناءاً على بعض الأدلة إلى القرن الرابع عشر أي حوالي العام 1411[1].

كما عُرِف مضيق ملقا وفقا لإحدى الوثائق العربية التي تعود للقرن التاسع ميلادي باسم بحر الملايو والذي كان طريقاً بحرياً وحيوياً للتجارة الدولية لمئات السنين، احتدم فيه السباق نحو تحقيق السيادة السياسية والاقتصادية بالمنطقة[2]، لهذا من التسميات الأولى لمضيق ملقا في القرن التاسع ما يسمى ببحار الملايو نسبة إلى حكم الملايو السائد في تلك الفترة. وقد شكل المضيق أهمية كبيرة عبر التاريخ البحري للمنطقة التي سعى سكانها إلى توسيع أراضيهم وبناء إمبراطورتيهم والسيطرة الاقتصادية كون الدول الثلاثة المشاطئة هي المتحكمة والمسيطرة على أهم معبر بحري في العالم ما ساعدها على تحقيق مكانة مهمة في منطقة آسيا والمحيط الهادئ[3].

بالعودة إلى الممالیك نجد أنه من الممالیك التي حكمت مضيق ملقا وأصبحت في ما بعد امبراطوريات عظيمة مملكة "لانجكاسوكا" Langkasuka مند القرن الثالث ميلادي بالإضافة إلى مملكة "كيدا" Kedah و"سريفيجانا" Sirivijaya في القرن السابع الميلادي التي عززت قوتها على المضيق حيث سيطروا على عاصمة الملايو "باليمبانج" Palembang في سومطرة، وساهموا في نشاط التجارة

---

[1] Osman aydinli, ain balkis moh azam," malaka sultalgi döneminde malaka şehri ve malay yarimadasi' nin islamlaşşasindaki rolu" , ILahiyat fakultesi dergisi, journal of sakarya university, faculty of tbeology 43 (june 2021): 143-146.

[2] Moh hazmi bin mahd rusli, rahmat mohamed, "a priceless maritime heritage", facult of law, humanities and the arts- papers (2014): 04.

[3] Mohd hazmi bin mohd rusli, ade maman suherman, others," the straits of malacca and singapore: maritime conduits of global importance", research in world economy 12 (2021):123.

البحرية عبر مضيق ملقا[1]، ولهذا سنتناول في هذا العنصر أشهر المماليك والسلطنات التي استوطنت وحكمت المنطقة وهي مملكة سريفيجانا، سلطنة ملقا وسلطنة آتشيه.

تمركزت **مملكة سريفيجانا** جغرافيا في جنوب سومطرة حول مدينة باليمبانج الحالية، وهي مملكة بحرية وتجارية قوية، منحها موقعها على مسار طرق التجارة الموسمية الشمالية مكاناً محورياً، لهذا ركز حكامها على السيطرة على التجارة البحرية الدولية بإقامة الروابط التجارية المتنوعة خاصة مع الصين الشعبية والهند؛ حيث أرسلت المملكة في الفترة الممتدة ما بين 960 و983 ما لا يقل عن ثماني بعثات إلى الصين لتعزيز علاقاتها مع كبار التجار، لهذا شكلت العلاقات الجيدة مع الشعوب على جانبي المضيق والسيطرة على الموانئ الرئيسية من الشروط الأساسية لإقامة علاقات اقتصادية وضمان استمرارية الملاحة عبر الممرات البحرية لمضيق ملقا؛ لهذا يعد الموقع الجغرافي عامل انتصار للإمبراطورية السيرفيجانية التي تبعد عاصمتها عن المضيق بـ حوالي 120 كلم ما زادها ترسيخاً أكبر لقوتها وتوسعها إلى النصف الجنوبي من سومطرة وجزيرة بانجكا وأجزاء من جاوة الغربية وتأسيسها للعديد من الولايات من فطاني وكيدا إلى جوهر كجزء من سياسة التبادل الاقتصادي والسياسي مستغلة في ذلك أهمية المضيق؛ لتشكل بذلك العلاقات والروابط المبنية على المصلحة الذاتية المتبادلة، وإقامة التحالفات مع القوى المحلية والإقليمية الركائز الأساسية في استراتيجية المملكة والتي ساعدتها على التحكم في الطبيعة "الجغرافيا" والتجارة، وهي نفس الركائز التي ساهمت في سقوط الامبراطورية وانهيارها بتحول القوة والقدرة على التحكم في التجارة المحلية والإقليمية إلى التهديد الذي فرضه الانفتاح المتزايد للتجارة مع الصين في نهاية القرن الثاني عشر بفرض العديد من القروض المشددة "نظام الجزية" وتحول التجارة من المدينة الكبرى إلى المدن الصغرى، وتصاعد الخلافات الداخلية والتحديات العسكرية (النزاع بين القوات الجوية الصينية والتايلندية وسومطرة المحلية) وصعود امبراطوريات ذات اهتمام أقوى بتجارة المضيق البحرية كل ذلك ساعهم في تراجع قوة مملكة سريفيجانا وسقوطها[2].

بعد مملكة سريفيجانا تأتي في القرن الخامس عشر ميلادي أهم وأشهر سلطنة في المنطقة وهي **سلطنة ملقا** "مالاكا"، التي تأسست على الساحل الجنوبي الغربي لشبه جزيرة الملايو والواقعة شرق سومطرة، والتي كانت تسيطر على تدفق التجارة عبر المضيق وقد ساعدها في ذلك قوتها الإقليمية البحرية التي استمرت لأكثر من مئة عام؛ لتخلف بذلك إرثاً تاريخياً للمنطقة بدءاً من تسميتها "سلطنة

[1] Idem.
[2] Cleary, environment and development, 86-87.

ملقا" التي أطلقت على المضيق وبقيت إلى يومنا هذا، حيث عرفت سلطنة ملقا ولأكثر من قرن من الزمن تطور كبير في التجارة البحرية الدولية ما أكسبها تقدم اقتصادي نافست به أكبر دول العالم لتصبح بذلك محل جذب وأطماع العديد من المستعمرات الأوروبية المهيمنة[1].

لقد شكلت وحدة المضيق السمة الرئيسية لظهور ملايو ملقا حيث اعتمدت السلطنة على العديد من الولاءات السياسية لمجموعة من الدول على جانبي المضيق من غير اعتماد النمط العسكري للسيطرة على الأراضي، فقد كان التعاون الاقتصادي مع الدول المطلة على مصبات الأنهار أمراً حيوياً للنجاح الاقتصادي للسلطنة من خلال تسهيل عمليات الدخول وإعادة الشحن في المضيق، حيث كانت توجهات السلطة وتكاليف التجارة واضحة ومعترف بها في ملقا، ما شجع على زياد تدفقات التوابل والمعادن النفيسة والخزف والفخار والمنسوجات القادمة مع التجار العرب، الهنود والصينيين، بالنسبة للمسائل القانونية والتنظيمية؛ كما حرصت المملكة على ضمان الاستقرار وتوفير الظروف المواتية للتجارة الجيدة لتصبح المنطقة مع أواخر القرن الخامس عشر مركزاً تجارياً أكثر نشاطاً وتميزاً؛ ليهيمن خلال هذه الفترة التجار المسلمون القادمون من الشرق الأوسط وجنوب الهند على التجارة داخل مدينة ملقا ما ساعد على دخول الإسلام وسرع بإعتناق المدينة الجديدة للدين الجديد، ومع تطور السلطنة تجارياً انتشر الدين الإسلامي في ارجاء المنطقة لتصبح ملقا أهم مركز تجاري وديني مع تقدم لغوي وثقافي بارز[2] قبل سقوطها بعد مجيئ الاحتلال البرتغالي.

بعد سقوط ملقا على أيدي البرتغاليين قامت **سلطنة آتشيه** في الطرف الشمالي من سومطرة، التي فر إليها العديد من المسلمين الهاربين من سلطة البرتغاليين إلى منطقة باندا بآتشيه، والتي امتد نفوذها إلى المناطق النائية وعلى طول شواطئ المضيق، كانت سلطنة آتسيه من الممالك القوية والمؤثرة حتى منتصف القرن الثامن عشر، وقد اعتمدت تجارتها على التوابل والقماش والمعادن الثمينة من القصدير والذهب لتصبح باندا آتشيه وباساي من أهم المناطق التي تعتني بزراعة الفلفل؛ وبحلول القرن السادس عشر أضحت المملكة أهم سوق للفلفل في المنطقة والتي سعت لتوسيع نفوذها على طول ساحل سومطرة لتبلغ ذروة قوتها مع بدايات القرن السابع عشر باعتمادها على تجارة القصدير في بيراك؛ لكن وبالرغم من هذا التقدم والإزدهار الذي عرفته المملكة سرعان ما بدأت تفقد قوتها لصالح التواجد الهولندي الذي بدأ في السيطرة والتحكم على المنتجين الرئيسيين لتجارتها "الفلفل والقصدير" الداعمين لنمو آتشيه، وباحتكارهم

[1] Bin mohd rusli, others, the straits of malacca and songapore, 123-124 .
[2] Cleary, environment and development, 89-91.

لتجارة هذه المنتجات تراجعت القوة الاقتصادية لآتشيه كمملكة قوية ومستقلة، وبدأ تراجع السيادة على المياه الشمالية لمضيق ملقا بحلول أواخر القرن الثامن عشر[1].

ليشكل مضيق ملقا مع تعاقب حكم أقوى الماليك بالمنطقة الطريق الرئيسي الذي يربط بين أوروبا والشرق الأوسط وجنوب آسيا من جهة وجنوب شرق آسيا وشرق آسيا من جهة أخرى، حيث عرفت حركة البضائع والمعرفة تدفق مستمر من الشرق إلى الغرب والعكس قبل أن يتم تقسيم الجزر وشبه الجزيرة المتاخمة لمضيق ملقا من قبل القوى الاستعمارية بداية من القرن 16، إذ ربط المضيق بين جزيرة سومطرة ودان رياو الإندونيسيتين وشبه جزيرة الملايو التايلاندية، ليجعل منها منطقة ثقافية وتجارية بها العديد من الروابط العرقية والدينية والممالك أهمها مملكة سريفيجانا وسلطنة آتشيه وملقا والعديد من الممالك الصغيرة، كما ارتبطت كل من بورما وتايلاند ارتباطاً مباشراً بالمضيق[2].

وبتنوع مراكز التجارة والشحن على مر التاريخ على طول مضيق ملقا زاد من فرص التجارة عبر الإمدادات البحرية حيث تعد كل من Srivijaya و Junk Ceylon و Kedah و Aceh و Malacca و Johor و Brunei Darussala من أقدم وأهم المراكز التي شكلت خيط من اللآلئ المتراصة تربط الممرات البحرية من الشرق إلى الغرب ومن الغرب إلى الشرق، ليشكل مضيق ملقا أهم نقطة رئيسية لحركة البضائع وتنقلات البشر بين المنطقة الهندية الأوروبية وآسيا وأستراليا لاعتباره أقصر طريق بين الشرق والغرب[3].

لنجد أن الممالك التي عرفها مضيق ملقا هي ممالك بحرية تجارية اكتسبت هذه الصفة من الموقع الجغرافي المتميز للمضيق، والذي ساعدها على إقامة الروابط التجارية وتوسيع تدفق التجارة البحرية الإقليمية والدولية، ما يوضح دور عامل الجغرافيا وتأثيره على الدول والماليك سابقاً وتحكمه في درجة التقدم التي شهدتها الشعوب والأمم التي مرت على المضيق.

1 Ibid, 93-97.
2 Solvay gerke, hans-dieter evers, "selat melaka: jalur sempit perdagangan dunia melaka straits: a narrow band for world trade", akademika 81(1) (2011): 05.
3 Hans dieter evers," the maritime potential of the malaysian states along the stait("institute of asian studies, university of brunei darussalam, project mima commodity conference on the strait of malacca, 2013): 03.

الفرع الثاني: السكان الأصليين بمنطقة مضيق ملقا

نجد أنه من المجموعات البشرية التي استوطنت الساحل الماليزي لمضيق ملقا عائلة سيليس ومجموعات أخرى ساهمت في التطورات الاقتصادية والسياسية للمنطقة منها مجموعة "بوغيس" Bugis التي نشأت في البحار المحيطة بـ "سولاويزي" Sulawesi، ومع التدفق المستمر للبضائع وتنقلات البشر اتصل سكان المضيق مع الهندوس والبوذيين، وبدأ معها تأثير الأفكار الهندية وديانتها على مدى القرون الوسطى والتي تزامنت مع وصول الإسلام في أوائل القرن الخامس عشر، ما ساعد على انتشار العديد من الأفكار والإيديولوجيات، وهو ما أثر على مجتمعات منطقة المضيق وانعكس ذلك من خلال انفتاحها على مختلف مناطق العالم على مر العصور، كما لعبت التجارة الصينية دوراً بارزاً في ثقافات المجتمعات التي استوطنت المضيق[1].

نجد أيضاً من المجموعات السكانية التي لعبت دوراً مهما في الحياة الاقتصادية للمضيق عائلة "البوغيس" Bugis، وهم من السكان الأصليين المهاجرين بأعداد كبيرة إلى منطقة المضيق مند نهاية القرن السابع عشر، والذين استقروا بساحل وجزر الطرف الجنوبي للمضيق بعدما تركوا أوطانهم في "سولاويزي" Sulawesi إثر التدخل الهولندي؛ وهم من السكان الذين تميزوا بمهارات ملاحية وتجارية وقتالية عالية وبحلول القرن الثامن عشر وبفضل سلسلة من المعارك والتحالفات تمكنت العائلة من إحكام سيطرتها على مملكة جوهور– رياو وتطوير شبكات التجارة المحلية لينتشر نفوذهم في جميع أرجاء الملايو مع قواعد للسلطة في كل من "سيلانجور" و"لينجي" Selangor and Linggi في جوهر، لتتمكن بوغيس بحلول عام 1757 من الاستيلاء على ملقا[2].

يتضح مما تم ذكره أن كل الممالیك التي استوطنت وحكمت في منطقة المضيق اعتمدت بشكل أساسي على التجارة البحرية، لزيادة ثروتها ومكانتها وقوتها، كما عززت من روابطها السياسية والتجارية ليشكل المضيق نقطة قوة وتلاحم لهذه الامبراطوريات والممالیك خاصة وأنها اعتمدت على التجارة لضمان قوتها والحفاظ على وجودها، وهي السياسة التي بدأت تتغير مع وصول المستعمرات الأوروبية إلى أراضي ومياه مضيق ملقا وبداية بسط النفوذ الخارجي والسيطرة على مراكز الإنتاج والأسواق في المنطقة ليتغير

[1] Cleary, environment and development, 84-85.
[2] Ibid, 97.

الوضع أكثر مع الاستخدام الفعلي للقوة العسكرية، والذي انعكس بالسلب على الروابط التجارية البحرية للمماليك ما ادى إلى توالي سقوطها وضعفها.

الفرع الثالث: المستعمرات بمنطقة مضيق ملقا

احتلت الإمبراطورية البوذية التي كانت تضم اجزاء من سومطرة وشبه جزيرة الملايو بالإضافة إلى الجزء الغربي من جزيرة جاو مركزاً مهماً في التجارة البحرية مند القرن السابع إلى القرن الثالث عشر حيث سيطرت على الشحن التجاري عبر مضيق ملقا حتى نهاية القرن الثالث عشر الذي تفككت به الامبراطورية بفعل الحروب؛ لتظهر بعدها أهم مراكز للسلطة بالمنطقة في القرن الخامس عشر وهي مضيق ملقا وآتشيه في شمال سومطرة وجوهر في ماليزيا؛ ليستخدم التجار المسلمون مدينة ملقا منذ 1511 كميناء رئيسي لإعادة الشحن على الطريق بين الهند والصين وظل التجار المسلمون مؤثرين في المنطقة بسيطرتهم على إقليم آتشيه وتطوير ميناء ملقا البحري ليصبح أهم مركز ملاحي؛ ولهذه الأهمية حاولت العديد من الدول الأوروبية إخضاع مدينة ملقا والسيطرة عليها فقد تعرضت للغزو والحصار من قبل البرتغاليين والهولنديين والبريطانيين في فترة لاحقة، أين استولى البرتغاليون على المدينة عام 1511 ووسعوا على إثرها سلطتهم الإقليمية هناك، تبعهم الهولنديون عام 1641 وبعدها بحلول عام 1786 أسس البريطانيون ميناء جورج تاون في بينانج على الساحل الغربي لشبه الجزيرة الماليزية لتتنازل بعدها هولندا عن ملكيتها لشمال مضيق ملقا لبريطانيا مقابل حصولها على مناطق واقعة جنوب المضيق لتصبح بعد ذلك بريطانيا القوة المهيمنة على مضيق ملقا[1].

يعد الاستعمار البرتغالي أول المستعمرات الأوروبية التي استعمرت مملكة ملقا وسيطرت على أرخبيل الملايو الذي خضع لتنافس البرتغاليين إلى جانب سلطنة آتشيه "في الطرف الشمالي لسومطرة" وسلطنة جوهر johor في الطرف الجنوبي لأرخبيل الملايو لأجل فرض السيادة على ملقا، إلا أنه لم تستطيع أي من الكيانات الثلاثة فرض سلطتها على المنطقة، على إثر ذلك تحالفت كل من جوهور وهولندا عام 1641 لأجل طرد البرتغاليين من ملقا؛ لتلقى بعدها هولندا نفس مصير البرتغال في المنطقة إذ لم تتمكن هي الأخرى من إحكام قبضتها على المملكة لكنهم اهتموا بالتجارة وسعوا إلى احتكار واستغلال موارد ملقا[2] من خلال بسط نفوذهم وسيطرتهم على مواقع إنتاج التوابل في المنطقة، وإنشاء

[1] The strait of malacca – a historical shipping metropolis.
[2] Bin mohd rusli, others, the straits of malacca and songapore,124

مصنع تجاري بالقرب من "باتافيا" Batavia في إقليم "بانتاميز" Bantamis لتستطيع عام 1641 من السيطرة على ملقا ما عزز من قوة الهولنديين أكثر بالمنطقة والتي دامت لما يقرب إلى 150 عاماً من النفوذ والمعاملات على طول مضيق ملقا[1].

وفي سعي بريطانيا باعتبارها أكبر مستعمرة أوروبية آنذاك إلى البحث عن مناطق أخرى وتوسيع مستعمراتها في منطقة جنوب شرق آسيا؛ كان أول موطأ قدم لها بالمنطقة من خلال إبرام معاهدة مع سلطان جزيرة "بينانج" Penang الواقعة في الجزء الشمالي لمضيق ملقا، ليتم عام 1819 احتلال جزيرة سنغافورة فتصبح شبه جزيرة الملايو تحت سيطرة المستعمرتين البريطانية والهولندية؛ ولتجنب النزاعات لجأ الطرفان إلى توقيع معاهدة لندن الأنجلو هولندية عام 1824 التي نصت أحكام مادتها 10 على تنازل الهولنديين عن ملقا وشبه جزيرة الملايو بالكامل لبريطانيا، في مقابل ذلك عدم سيطرت البريطانيين على جزيرة سومطرة والجزر الواقعة جنوب سنغافورة ليتمكن بعدها البريطانيين من السيطرة الفعلية على كامل أراضي الملايو وممارسة السيادة الفعلية وتكون بذلك مملكة جوهور آخر الممالك المالاوية التي وضعت تحت الحماية البريطانية، وبهذا تمكنت المملكة البريطانية من إنشاء الموانئ والمراكز التجارية في بينانج عام 1786 وفي مضيق ملقا عام 1824 وفي مضيق سنغافورة عام 1819 لتسهل وتتطور بعد ذلك الملاحة البريطانية مع افتتاح قناة السويس عام 1869 أمام الملاحة الدولية وتصبح الملاحة البريطانية الأكثر حيازة في الشرق باستفادتها من ميناء سنغافورة ومضيق ملقا ووصولاً إلى قناة السويس في عبور تجارتها البحرية[2].

كما مارست شركة الهند الشرقية الانجليزية بموجب ميثاقها الملكي احتكار التجارة بين بريطانيا الهند والصين، والتي كانت تقوم بمبادلة منتجات المنطقة بمجموعة من السلع لتوفير العملة وتداولها في السوق الصينية، فقد سهل التجار الانجليز والهولنديين من دمج شبكات التجارة في المضيق حيث يقومون بشراء المنتجات المحلية وبيعها للشركات التجارية الهولندية والانجليزية مقابل المنتجات الصناعية الجديدة (منسوجات، سلع معدنية، سيراميك)، ومع نهاية القرن الثامن عشر بدأت المستعمرتين الأوروبيتين في العمل على توسيع تجارتهما بالتدخلات العسكرية البحرية والمشاركة في عمليات الإنتاج لزيادة الطلب في

[1] Cleary, environment and development, 96.
[2] Bin mohd rusli, others, the straits of malacca and songapore,124-125.

أوروبا على المنتجات المعدنية والزراعية، لتتحول تجارة المنطقة نحو الأيادي الأوروبية بهدف القضاء على التجارة المحلية[1].

كما تعرضت المنطقة للاحتلال الياباني بين عام 1942 و1945 بسقوط سنغافورة عام 1942 والتي شكلت مركز الإدارة الجديدة بعدها سومطرة وجاوة ومعظم جزر الهند الشرقية الهولندية التي استغلت أبشع استغلال ونهبت اقتصاداتها، وسرعان ما أصبحت تجارة المطاط والقصدير في أسوأ حالاتها وتعطلت خطوط الشحن، كما تضررت البنى التحتية للموانئ في بينانج، بالاون، ملقا، بورت ديكسون نتيجة القصف، الأمر الذي ألحق أضرار جسيمة بالنسيج الحضري للبلدات والمدن وتعطيل الطرق والسكك الحديدية[2].

لتصبح مع نهاية الحرب العالمية الثانية مستعمرات المنطقة دولاً ذات سيادة؛ أين صارت جزر الهند الشرقية الهولندية دولة إندونيسيا المستقلة، والملايو و"بورنيو" Borneo البريطانية دولة ماليزيا المستقلة[3].

ومع ما شهده مضيق ملقا من نشوء وسقوط العديد من الممالك كما تم الإشارة إليه والتي تطور بعضها إلى مراكز تجارية وامبراطوريات عظمى؛ عرفت مملكة ملقا ازدهاراً باهراً عام 1511 باعتبارها حلقة وصل في التجارة العالمية[4]، ما ساعدها في الحفاظ على الامتيازات البريطانية التي كانت تتمتع بها المملكة على مضيقي ملقا وسنغافورة عند الاستقلال عام 1957، بعدها اندمجت مالايا في سنغافورة و"صباح" Sabah و"ساراواك" Sarawak لتشكل اتحاد ماليزيا لعام 1963، وفي عام 1965 أصبحت سنغافورة جمهورية مستقلة بعد انفصالها عن الاتحاد الماليزي[5].

في ختام هذا المطلب يمكن القول أن الأهمية التاريخية لمضيق ملقا تعود بالأساس في قيام العديد من الماليك والسلطنات على أراضيه، وقد عرفت ذلك التقدم الملحوظ في تجارتها البحرية لأهمية موقعها الجغرافي وهذا ما جعل منها منطقة محل أطماع المستعمرات الأوروبية "البرتغال، بريطانيا وهولندا"، والتي سعت للسيطرة والتحكم بالمنطقة بإضعاف الممالیك من خلال الاستحواذ على تجارتها البحرية التي شكلت لها عامل قوة على الصعيدين السياسي والاقتصادي، بإقامة وتوسيع التبادلات

---

1 Cleary, environment and development, 101-104.
2 Ibid, 121.
3 Bin mohd rusli, others, the straits of malacca and songapore, 124-126.
4 Bin mahd rusli, others, a priceless maritime heritage, 03.
5 Ibid, 04.

التجارية والتعاون الاقتصادي التي تعد من أهم الركائز التي قام عليها تطور وازدهار مماليك منطقة مضيق ملقا.

المطلب الثاني: الموقع الجغرافي والنظام القانوني للملاحة البحرية بمضيق ملقا

كون المضيق يحظى بمكانة مميزة في منطقة جنوب شرق آسيا بفضل موقعه الفريد، زد على ذلك العديد من المميزات والخصائص التي يتمتع بها فكان لزاماً التعرف على موقعه الجغرافي وحدوده الطبيعية، هذه الأهمية التي حتمت وضع نظام قانوني للملاحة البحرية به لأجل تسهيل المرور عبر مياهه وهي النقاط التي سيتم التطرق إليها في ثنايا هذا المطلب.

الفرع الأول: الموقع الجغرافي والحدود الطبيعية لمضيق ملقا

يتناول هذا المطلب الموقع الجغرافي والحدود الطبيعية لمضيق ملقا والبيئة البحرية، مع التطرق إلى الجغرافيا الطبيعية والواقع السياسي والاجتماعي والاقتصادي للدول الثلاثة المشاطئة لمضيق ملقا ليكون آخر فرع حول طبيعة النظام القانوني للملاحة البحرية بمضيق ملقا والذي يتناول ترسيم الحدود البحرية والوضع القانوني للملاحة البحرية بمضيق ملقا.

أولاً: الموقع الجغرافي لمضيق ملقا:

يقع مضيق ملقا إلى الغرب بين Pedropunt أقصى نقطة في شمال سومطرة Sumatra إلى "وليم فوالان" Lem Voalan منه إلى أقصى جنوب "جزيرة فوكيت" Phuket Island في "سيام" Siam التايلاندية ويمتد في الشرق إلى "تانجونج بياي" Joining Piai Tanjon (بولوس) في شبه الجزيرة الماليزية، وجنوباً بين أقصى شبه جزيرة الملايو و"الإخوان" The Brothers منه إلى "كلاين كاريمون" Klein Karimoen الإندونيسية، أما في الشمال فيقع بين الساحل الجنوبي الغربي لشبه جزيرة الملايو إلى الجنوب يمتد إلى الساحل الشرقي لسومطرة حتى أقصى شرق "تانجونج كيدابو" Tanjon Kedabu منه إلى "كلاين كاريمون" Klein Karimoen؛ كما يقع مضيق ملقا مباشرة إلى مضيق سنغافورة الذي يعد من المياه الإقليمية لسنغافورة ولقرب المضيقين يشار في أغلب الكتابات إلى أن مضيق ملقا على أنه مضيق ملقا وسنغافورة ومنهم من يضيف تايلاند كواحدة من الدول المشاطئة الواقعة على مدخله الشمالي

لكنها لا تقع ضمن الجسم الرئيسي للمضيق لهذا لا نجد تايلاند ضمن الإطار التعاوني في مضيق ملقا[1] والخريطة الموالية توضح الموقع الجغرافي لمضيق ملقا.

الخريطة رقم08 : توضح الموقع الجغرافي لمضيق ملقا



1- Source: Pourquoi le détroit de Malacca est si stratégique ?, 13 fevrier 2022, https://chine365.fr/chine/detroit-de-malacca/

ثانياً: الحدود الطبيعية لمضيق ملقا:

يمتد مضيق ملقا بين الطرف الشمالي الغربي لجزيرة سومطرة الإندونيسية إلى الطرف الجنوبي من فوكيت بتايلاند ويقسم شبه جزيرة الملايو وسومطرة إلى شطرين وهو المضيق الذي يربط المحيط الهندي بالمحيط الهادئ عبر بحر الصين الجنوبي[2].

كما يمتد طبيعياً من الشمال إلى الجنوب بين شبه جزيرة ماليزيا وسومطرة الإندونيسية في الجانب الشمالي بالقرب من جزيرة "بينانغ" Penang الماليزية والتي يبلغ عرضها أكثر من 126 ميل بحري، أما

[1] Abi bramasto, "security management in the straits of malacca: cooperation and the centrality of littoral states", asian studies, 03.
[2] Bin mohd rusli, others, the straits of malacca and Singapore, 123.

الجزء الجنوبي من المضيق فيمتد من ميناء "كيلانج" Kelang الماليزي وجزيرة "بولار روبات" Polar Rubat الإندونيسية التي يبلغ عرضها 20 ميل بحري وفي نهايته الجنوبية يقع إلى شمال جزيرة كاريمون والتي يبلغ عرضها حوالي 9 أميال بحرية يلتقى فيها مع مضيق سنغافورة، وبهذا يندمج مضيق ملقا في طرفه الجنوبي مع مضيق سنغافورة وينتهي شرقاً إلى بحر الصين الجنوبي في أضيق نقطة له حيث تبلغ المسافة بين جزيرتي سنغافورة وإندونيسيا عبر المضيق حوالي خمسة كيلومترات ومتوسط عرض المضيق في هذه النقطة يبلغ حوالي عشرة أميال بحرية، بهذا تكون القناة الوسطى بين بيدرا برانكا في "بالاو وباتو بوته" Pedra Branca In Buti Puteh وRumenia Shoal البالغ عرضها ثلاثة أميال بحرية الأكثر ملائمة للملاحة البحرية بين المحيط الهندي وبحر الصين الجنوبي[1].

كون مضيق ملقا يقع بين شبه جزيرة الملايو (شبه جزيرة ماليزيا) وجزيرة سومطرة الإندونيسية فالجزيرتين تشكلان معاً مضيق ملقا ومضيق سنغافورة الممر البحري الرئيسي الذي يربط المحيط الهندي ببحر الصين الجنوبي، إذ يقع مضيق سنغافورة بين السواحل الجنوبية لماليزيا وجزيرة سنغافورة على الجانب الشمالي وساحل سومطرة على الجانب الجنوبي[2].

يغطي أرخبيل الملايو وهي المنطقة التي ينتمي إليها مضيق ملقا جغرافيا وتمتد فيه حدوده الطبيعية معظم منطقة جنوب شرق آسيا باعتباره أكبر مجموعة جزر في العالم والذي يمتد إلى 20° شمالاً و10° جنوباً من خط الاستواء، وهي المنطقة التي يفصلها عن البر الرئيسي لآسيا غرباً مضيق ملقا وبحر الصين الجنوبي؛ يمتد طول الأرخبيل من الشرق إلى الغرب لأكثر من 4 آلاف ميل بحري و1300 ميل بحري من الشمال إلى الجنوب، كما يضم الأرخبيل أكثر من سبعة آلاف جزيرة من إندونيسيا وحوالي سبعة آلاف جزيرة من الفلبين، وهو الأرخبيل الذي يشمل أراضي ماليزيا الحالية وإندونيسيا، بروناي، سنغافورة، الفلبين، بابوا غينيا الجديدة والجزء الجنوبي من تايلاند[3].

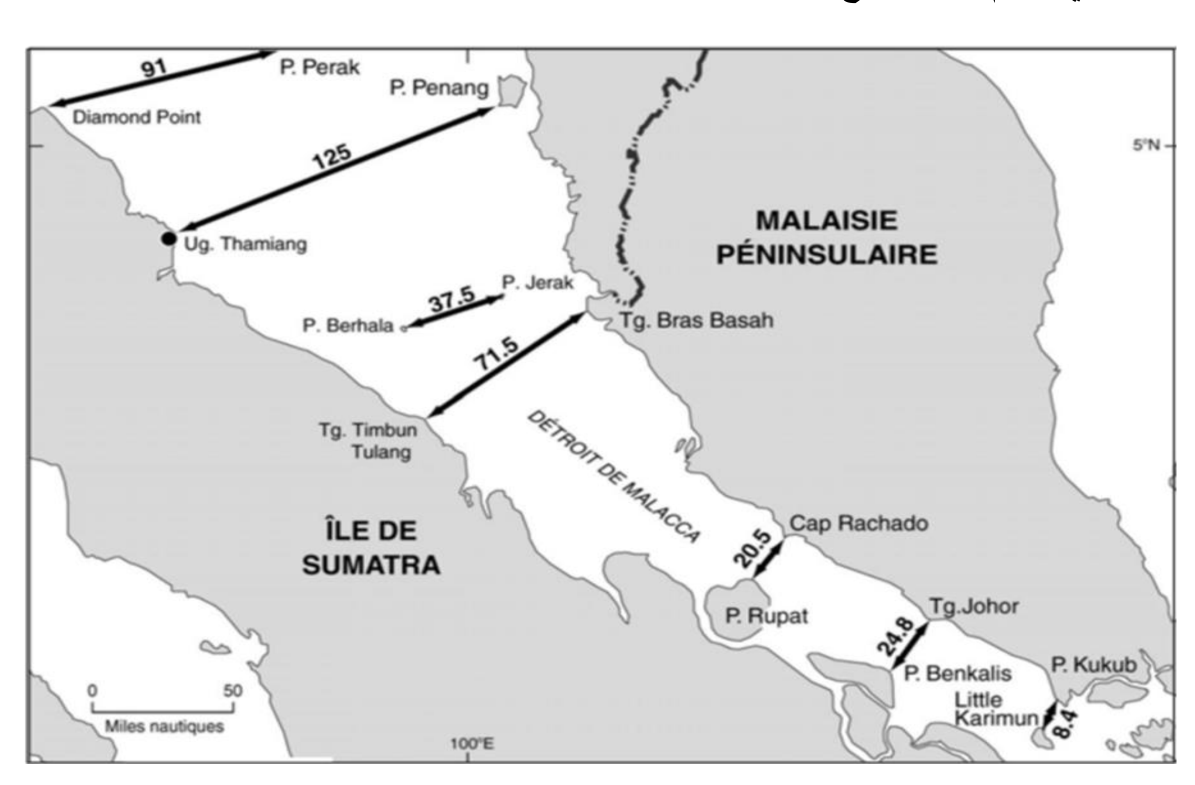
يحد مضيق ملقا من الشمال تايلاند ومن الجنوب سنغافورة وإندونيسيا إلى الغرب وماليزيا من الشرق؛ يقترب المضيق من سنغافورة عبر قناة فيليب بعرض 2,8 كلم أي ما يقرب 1,5 ميلاً بحرياً مما يجعله من أخطر نقاط الاختناق، وما يزيد من خطورته المناطق الضحلة التي يصل عمقها إلى 21,8 م

---

[1] Robert c. beckman, carl geundy, warr and vivian to forres, "piracy in malcca and singapore strait", maritime briefing 4 (1994), 6.
[2] Ebook sailing guide, strait of malacca (east), october 2021, web: https://www.sea-seek.com/ebook/strait_of_malacca__east.pdf, 02, in: 03/07/2022, 15:20h.
[3] Aydinli, others, malaka sultalgi döneminde, 135.

وهو الممر البحري الذي يؤدي لمضيق سنغافورة البالغ عرضه 16 كلم وعلى امتداد 105 كلم طولاً تحده سنغافورة من الشمال وجزر رياو الإندونيسية من الجنوب[1]، ولأن بالمضيق العديد من النقاط الضيقة التي لا تستطيع السفن العملاقة عبورها أدى ذلك إلى إنشاء معيار بحري مصمم خصيصاً ليتلاءم مع هذه الحالة وهو ما يسمى بـ Malacca-Max لتجنب الإبطاء في حركة المرور الناتج عن الازدحام على مستوى النقاط الضيقة[2]، والخريطة الموالية توضح عرض مختلف نقاط العبور وامتدادها على طول مضيق ملقا.

خريطة رقم 09: توضح عرض نقاط العبور وامتدادها على طول مضيق ملقا.



Source : peter j rimmer, les détroits de malacca et de singapour états cotiers et étas utilisateurs, études internationales 34(2003) : 235.

يزخر مضيق ملقا **ببيئة بحرية** متنوعة ويشتهر بصناعة مصايد الأسماك وتصدير المنتجات السمكية لأكثر من 210 دولة؛ كما تنشط به السياحة بفضل ما يزخر به من مناطق الجذب السياحي

[1] Mark david chong, "securitising piracy and maritime terrorism along the malacca and singapore straits: singapore and the importance of facilitating factors", maritime security in east and southeast asiapolitical challenges in asian waters, eds. nicholas tarling and xin chen (springer nature: palgrave macmillan, 2017), 43-44, doi: 10.1007/978-981-10-2588-4

[2] Adam greco, "the strait of malacca: from sultanates to singapore", indo-asia-pacific, cimsec, february 17, 2022, web: https://cimsec.org/the-strait-of-malacca-from-sultanates-to-singapore/, in: 03/07/2022, 13:22h.

التي خصصت لأنشاء ولإقامة المنتزهات البحرية، ليصنف من أهم مواقع التراث العالمي[1]؛ فزيادة على كونه مهم لصيد الأسماك به أيضاً العديد من المحميات الطبيعية كمحمية "ماتانج مانجروف" Matang Mangrove الواقعة في الساحل الغربي لشبه الجزيرة ماليزيا، كما توجد الشعاب المرجانية في كل من Rachado (Tanjung Tuan) وPulau OayarMarine Park وCape وهي في شكل منازل طبيعية للحياة البحرية كالإسفنج البحري والقشريات وأسماك الشعاب المرجانية، بالإضافة إلى جزيرة "لانكاوي" Langkawi الغنية بالتنوع البيولوجي، وهي إحدى الجزر الواقعة على طول مضيق ملقا تضم العديد من الشواطئ الرملية والغابات الاستوائية المطرية والكهوف الطبيعية والمناطق الجيولوجية كما أن منطقة مضيق ملقا تحوي على أكبر تنوع في الحياة البحرية لما تمتلكه من سهول طينية تعد مواطن طبيعية للمحار والطيور المائية؛ لهذا ونظراً للأهمية التاريخية والثقافية لمضيق ملقا فقد صنفت ملقا وجورج تاون المدينتين التاريخيتين على ساحل مضيق ملقا من قبل منظمة الأمم المتحدة للتربية والعلم والثقافة "اليونيسكو" كموقع للتراث العالمي[2].

كما ادرجت اليونيسكو عام 2007 جزيرة لانكاوي كواحدة من أهم الجزر العالمية والتي تضم ثلاث مناطق جيولوجية وهي Mount Mat Chincang, Kilima, Pulau Dayang في الطرف الجنوبي للمضيق وتصنف من أكثر المناطق المزدحمة بأنشطة الشحن[3].

في إشارة إلى الطبيعية المناخية لمضيق ملقا نجد أنه يسوده في الغالب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية من شهر أفريل إلى شهر نوفمبر وغالباً ما تستمر الرياح ليلاً نهاراً، وتهب الرياح الموسمية الشمالية الشرقية من الشرق إلى الشمال الشرقي بين شهر نوفمبر وشهر أفريل، وبسبب ارتفاع الأرض في مضيق ملقا تبقى الرياح متغيرة إلا أن نسمات البر والبحر تبقى منتظمة على طول السواحل[4].

ختاماً يمكننا القول أن الأهمية الجغرافية التي يتمتع بها مضيق ملقا والتي اكتسبها من حدوده الطبيعية المفتوحة على بحر الصين الجنوبي غرباً والمحيط الهندي شرقاً، وتنوع الحياة البحرية وثرواته المتميزة، جعل للأهمية التاريخية والجغرافية لمضيق ملقا أثر على واقع سياسات الدول منذ القدم ويبرز

[1] Dastjerdi, others, role of malacca strait, 278.
[2] Mohd hazmi bin mohd rusli,"protecting vital sea lines of communication: a study of the proposed designation of the straits of malacca and singapore as a particularly sensitive sea area", ocean & coastal management 57(2012): 80.
[3] Bin mohd rusli, protection of vital marine lines of communication, 82.
[4] Ebook sailing guide, strait of malacca (east), 03.

ذلك في كونه محل نزاع وتنافس بين القوى الاستعمارية لأجل السيطرة والتحكم في حركة الملاحة التجارية الإقليمية والدولية عبر مياهه.

ثالثاً: الجغرافيا الطبيعية والواقع السياسي الاجتماعي والاقتصادي للدول المشاطئة لمضيق ملقا:

إن الحديث عن جغرافية وموقع مضيق ملقا يستدعي الإشارة إلى جغرافية الدول الثلاثة المشاطئة له (إندونيسيا، ماليزيا وسنغافورة) لاعتبارها امتداد طبيعي لجغرافية المضيق لا يمكن فصلها عنه، والتي سيتم تناولها بإيجاز في هذا العنصر بذكر أهم عناصر الطبيعة الجغرافية والواقع السياسي الاجتماعي والاقتصادي الذي يميز كل دولة من الدول الثلاثة المشاطئة لمضيق ملقا.

- **إندونيسيا:**

كانت إندونيسيا من المستعمرات الهولندية التي نالت استقلالها سنة 1949 لتبدأ بعدها الحكومة الإندونيسية ببناء أمة تحت الرقابة المشتركة للحكومة والجيش لأن هدف سياسة الدفاع الإندونيسية يتمركز حول حماية ودعم سيادة الشعب والحفاظ على السلامة الإقليمية للجمهورية، لهذا ركزت سياستها الدفاعية على مجموعة من الأهداف تلخصت في السعي إلى ردع جميع أشكال التهديدات ضدها والتصدي للتهديدات العسكرية التي تمس بالسيادة، الحفاظ على السلامة الإقليمية وأمن الأفراد، مجابهة العدوان العسكري الخارجي والعمل على تحقيق الاستقرار الإقليمي والسلام الدولي[1].

تقدر المساحة الإجمالية لإندونيسيا بـ 1.922.841 كلم^2 ويصل التعداد السكاني إلى أكثر من 210 مليون نسمة[2]، فهي بذلك تعد من أكبر الدول وأكثرها اكتظاظا بالسكان حيث تحتل المرتبة الرابعة بأكبر عدد سكاني في العالم[3]، من جهة تتميز إندونيسيا بتنوعها العرقي والديني ويعد الإسلام هو الدين الأكثر انتشارا في البلاد[4]؛ وتنتشر بإندونيسيا أكثر من 650 لغة ولهجة وتعد لغة الملايو أو باهاسا لغة

[1] فلاح امينة، "الاستراتيجية الأمنية الامريكية الجديدة في منطقة جنوب شرق آسيا منذ 2001" (أطروحة دكتوراه، جامعة باتنة1، 2020/2019)، 44-45.

[2] Ayse nur timor, "guneydogu asye özellikler ulkeler" (istanbul: cantay kitabevi, 2002), 105

[3] Ministru of foreign affairs japan, diplomatic bluebook 2022, Japanese diplomacy and international situation in 2021, 68.

[4] Refly setiawan, Melinda esti, others, "islam and politics in Indonesia", rudn journal of political science 4(2020): 731.

وطنية ورسمية وهي اللغة الأكثر استعمالاً بين مختلف المجموعات العرقية إلى جانب لغات بعض الأقليات كالجاوة والماجوريس والتاميل[1].

تبلغ المساحة المائية لإندونيسيا 6,4 مليون كلم^2 أي حوالي ثلثي الأراضي الإجمالية، يعد الموقع الجغرافي لإندونيسيا من المواقع الأكثر استراتيجية في المنطقة لأنه يشكل طريق عبور الشحن الدولي بين قارتي آسيا وأستراليا والمحيطين الهادئ والهندي والموقع المتحكم في أهم أربعة نقاط اختناق رئيسية في منطقة جنوب شرق آسيا (ملقا، لومبوك، مكاسار وسوندا)، التي تسعى لمراقبتها وحمايتها من مختلف التهديدات ولتحقيق ذلك تمت صياغة استراتيجية الدفاع البحري للارخبيل، والتي تتضمن استراتيجيات (الدفاع، الترياق، التحكم) لبناء القدرات والقوة البحرية ومنع استخدام البحر من قبل الخصوم والقضاء على مختلف أشكال التهديدات البحرية، والتي تتطلب مجموعة موارد وطرق وأساليب وسبل التعاون بين الوكالات الحكومية والمؤسسات الخاصة، ووضع أنظمة المراقبة الجوية والسطحية وأنظمة الرادار [2].

وفي سبيل تطوير قدراتها الاستكشافية والقيام بالعمليات العسكرية عملت على ترقية أسطولها بإضافة غواصتين من طراز كيلو، وتطمح إلى نشر ما بين 6 إلى 12 غواصة بنهاية عام 2029، كما أنشات قاعدة كبيرة من سفن الإنزال تضم 4 أرصفة ومنصة أرضية[3].

بالإضافة إلى ما تتميز به إندونيسيا بخصوص موقعها الجغرافي الرابط بين قارتي آسيا واستراليا من جهة والمحيطين الهادئ والهندي من جهة ثانية، فهي إلى الغرب مفصولة بمضيق ملقا وسنغافورة كما يفصلها عن القارة الآسيوية بحر الصين الجنوبي وتمتد حدودها الشرقية بين إيريان جايا وبابوا وغينيا الجديدة وتنفصل جزر سوندا الصغرى عن استراليا عن طريق بحار ارافورا وتيمور، أما حدودها الجنوبية فتمتد إلى المحيط الهندي في جاوة وسومطرة[4].

كما تعد إندونيسيا من الدول الغنية بالمواد الطبيعية أهمها الذهب، الألماس، النحاس، النيكل الحديد الخام، الكبريت، المنغنيز... والعديد من المواد الأخرى التي حققت فيها معدلات إنتاج عالمية

[1] Saran kaur gill, "language policy challenges in multi-ethnic Malaysia" (new york London: springer Dordrecht Heidelberg, 2014), 6.
[2] Amarulla octavian, rayindra asmara, abdiyan syaiful hidayat, "means of indonesian maritime defense strategy in sea control on the indonesian strategic straits to support total defense and security system", jurnal pertahanan 3 (2020): 507-508.
[3] Andrewt h tan, "the emergence of naval power in the strait of Malacca", defence studies 12 (2012): 114.
[4] Nur timor, guneydogu asye, 105.

وصلت في بعض السنوات للمراتب الأولى؛ بالنسبة لطبيعة الجغرافيا في إندونيسيا تغطي ما نسبته 60% من الأراضي الإندونيسية مساحات غابية والتي تصل مساحتها إلى حوالي 109,8 مليون هكتار حيث تخصص ما نسته 40% من إجمالي الغابات للتنمية، و18% مخصصة للزراعة المستقبلية[1].

كما تتميز بكونها من أكثر دول العالم انتشاراً للجزر والتي تمتد على مساحة تصل إلى 5500 كلم من شبه جزيرة ملقا إلى استراليا إذ توجد بها أزيد من 13000 جزيرة[2]، ولاعتبارها من أكبر الدول الأرخبيلية في العالم فهي تضم خمسة جزر رئيسية و30 أرخبيل فرعي من أصل 13677 جزيرة توجد منها 6000 جزيرة مأهولة؛ وبفضل موقعها الجيوسياسي باعتبارها مفترق الطرق بين القارتين الآسيوية والأسترالية والمحيطين الهندي والهادئ فقد عمدت للسيطرة على هذا التقاطع للتحكم في الممرات البحرية[3].

تعد جزيرة جاوة الأكثر كثافة سكانية في العالم والأعلى انتاجية في المجال الزراعي، كما أنها تحظى بمكانة سياسية وثقافية كبيرة داخل الأرخبيل وتضم أكبر أربعة مدن رئيسية به، أما سومطرة فهي من أكبر الجزر النائية بعد جزيرة كاليمانتان وثاني جزيرة مكتظة بالسكان بعد جاوة وتحتل المرتبة الثانية اقتصادياً خاصة مع وجود الرواسب الغنية للنفط والغاز الطبيعي تحديداً في سهل باليمبانج الذي ساعد على تحسين مستويات المعيشة، بالإضافة إلى العديد من الجزر الإندونيسية التي لها ميزات وخاصيات متعددة كجزيرة سولاويزي، جزر مولوك، جزر باندا الغير مأهولة، جزيرة إيريان جايا أو كما تسمى بالجزء الغربي من غينيا الجديدة، وبورنيو، جزر رياو ... وغيرها في الامتداد الجنوبي للبر الآسيوي، حيث يقسم الجزر الإندونيسية كل من جزيرتي سوندا الكبرى والصغرى في الجزء البحري بين الهند الصينية وسومطرة وجاوة وبورنيو[4].

وما يميز الطبيعة الجغرافية لإندونيسيا هو كثرة البراكين النشطة في جزرها بمعدل 20 إلى 35 بركاناً في جاوة و11 إلى 29 بركان في سومطرة، وفي مجموع 13 إلى 20 بركاناً نشطاً في جزر سوندا والتي في الغالب ما تكون براكين مدمرة للغاية يؤدي أغلبها إلى تدمير القرى وقتل الآلاف من الأرواح مثل ما خلفه ثوران بركان جالونجونج في جزيرة جاوة عام 1822 والذي أدى إلى مقتل أزيد من 4000 شخص، كما شهد الأرخبيل الإندونيسي ومازال يعرف العديد من الزلازل والثورات البركانية على امتداد

[1] Ibid, 160-163.
[2] Ibid, 105.
[3] Daniel matthews alfred, "indonesian maritime security cooperation in strait of malacca" (magistry thesis, naval postgraduate school monterey california, 2015), 21-22.
[4] Nur timor, guneydogu asye, 106-109.

حزام يحيط بالمنطقة الممتدة من "سوندا إلى غرب غينيا الجديدة إلى سومطرة وجاوة وجزر سوندا الفارسية" إذ يتم تسجيل ما يصل إلى 500 هزة كل عام ويكمن الخطر الأكبر في الزلازل الواقعة في قاع البحر والتي تسبب موجات التسونامي الضخمة والمدمرة[1].

عن الحانب الإقتصادي تسعى إندونيسيا إلى تعزيز اقتصادها بإقامة العديد من المبادرات والخطط أهمها مبادرة "نقطة ارتكاز البحرية العالمية global MaritimeFulcrum" لعام 2014، التي أطلقها الرئيس الاندونيسي "جوكو ويدودو" Joko Widodo كمبادرة اقتصادية لأجل ربط اندونيسيا بممرات الشحن والموانئ الرئيسية لرابطة أمم جنوب شرق آسيا "آسيان" وتحسين البنية التحتية البحرية من خلال الاستثمارات الأجنبية المباشرة لتطوير الموانئ وبناء السفن وصناعات الصيد، وتطوير قدراتها الدفاعية للحفاظ على سيادتها البحرية في مياهها الإقليمية والتي جزء منها يشمل مياه مضيق ملقا، كما تسعى من خلالها لحماية وضمان سلامة الشحن والأمن البحري عبر مياه مضيق ملقا[2].

أما فيما يتعلق بالخطط الاقتصادية فقد تبنت إندونيسيا الخطة الرئيسية للتنمية الاقتصادية طويلة الأجل والمعروفة بالخطة الرئيسية للتسريع الاقتصادي والتوسع في إندونيسيا Mp3ei وتضم الخطة ثلاث أهداف رئيسية أولها تطوير الممرات الاقتصادية ومراكز النمو، ثانياً تعزيز الاتصال وتنمية الموارد البشرية، ثالثاً تطوير العلوم والتكنولوجيا الوطنية لتسهيل حركة السلع والخدمات والأشخاص في منطقة مضيق ملقا، لأجل تطوير وتحسين البنية التحتية البحرية في مضيق ملقا وتوسيع طرق التجارة بين ملقا والمستويين الإقليمي والدولي[3].

كما اعتمدت إندونيسيا في سياستها الاقتصادية على الحد من الاقتراض الخارجي إلى جانب العمل على نظام مصرفي جيد واعتماد السياسات المالية والنقدية التي أبقت على الدين الحكومي منخفض ما ساعد على تحقيق الاستقرار الاقتصادي في إندونيسيا في السنوات الأخيرة، ما يرجحها لأن تكون أكبر

[1] Ibid, 112-115.
[2] Luhulimac.p.f, "maritime security within the framework of the global maritime fulcrum", asean maritime security, eds.khanisa farhana (singapore, springer, 2022): 117-118.
[3] Hendra moujana saragih, ramlan siregar, others, "indonesian national power to achieve the global maritime fulcrum", advances in social sciene education and humanities research (2018): 48.

الاقتصاديات بحلول عام 2030[1]، وتعمل إدارة الرئيس جوكو والذي بدأت ولايته في أكتوبر 2019 على تطوير البنية التحتية، تنمية الموارد البشرية، تشجيع الاستثمار وتحسين الاصلاحات البيروقراطية[2].

بالنظر إلى الموقع الجيواستراتيجي ومستوى القوة العسكرية فقد تبنت إندونيسيا استراتيجية قائمة على فكرة التحوط لتجنب التحيز لأي من القوى الكبرى المتنافسة والجمع ما بين" آليات المشاركة والتكامل الإقليمي" مع مقاربة "التوازن"، لهذا فمن المستبعد أن تنتهج إندونيسيا أي موقف عدائي مع أي دولة أخرى كونها تسعى إلى تحقيق التعاون الأمني مع الشركاء الاستراتيجيين للحفاظ على خياراتها الاستراتيجية ضمن أجندة سياستها الخارجية الدفاعية[3].

- **سنغافورة:**

تقع سنغافورة إلى الطرف الجنوبي لمضيق ملقا والتي تبلغ مساحتها 699 كلم2، ولها ثلاثة أميال بحرية من المياه الإقليمية ممتدة في المضيق[4]، تضم سنغافورة حوالي 54 جزيرة داخل مياهها الإقليمية وتحتل الجمهورية موقعاً استراتيجياً على الامتداد البحري الجوي وعلى طول خطوط الاتصالات والطرق التجارية الرئيسية بين أوروبا وآسيا، طبيعيا تتميز تضاريسها بالتنوع "تلال وأنهار ومحميات طبيعية" أهمها محمية "بوكيت تيماه" Bukit Timah و"كرانجي" Kranji[5].

يعرف السكان الأصليين في سنغافورة باسم Orang Laut أو غجر البحر الذين كانوا يعيشون في قوارب على البحر، وقد شهدت سنغافورة هجرة العديد من الأجناس بداية بالمالاوي بعدهم الهنود والصينيين، لنجد الهنود القدامى في الجنوب من قبائل الشوليا والتاميل وقبائل السيخ والباتان الذي اندمجوا مع الملاوي، بعدها عرفت سنغافورة هجرة التجار الإندونيسيين من الجاوي والبوجي والبالي لتختلط كل الأجناس والأعراق عبر التاريخ مشكلة مزيج من الشعب السنغافوري المعاصر[6].

[1] Roland rajah, "indonesia’s economy: between growth and stability", lawy institute for international policy(2018), 2-3.
[2] Ministru of foreign affairs japan, diplomatic bluebook 2022, Japanese diplomacy and international situation in 2021, 68.
[3] فلاح، الاستراتيجية الأمنية الامريكية، 48.
[4] David chong, securitising piracy and maritime terrorism, 86
[5] Saw swee-hock, the population of singapore third edition (institute of southeast Asian studies: iseas, 2012), 1-2.
[6] Ibid, 7-9.

ينتشر بسنغافورة اللغات الثلاث الرسمية "الملايو، الماندرين والتاميل" إلى جانب اللغة الإنجليزية وقد اعتمدت سنغافورة سياسة ثنائية اللغة لتعزيز استخدام اللغة الأم كأداة لتسهيل تنمية الأمة والتعبير عن الهوية ما ساعد على تطورها الاقتصادي واستقرارها الاجتماعي والسياسي[1].

لسنغافورة موقع استراتيجي في مضيق ملقا بالرغم من أنها ليس لديها موارد طبيعية كافية باستثناء مواردها البشرية تقوم سنغافورة بتحويل سياساتها نحو التنمية القائمة على المعرفة والصناعات المتطورة ذات القيمة المضافة العالية وقطاعات الخدمات القائمة على المعرفة، كما تهتم بتطوير البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات ودعم البحث والتطوير وتنمية الموارد البشرية على أعلى مستوى لكي تصبح جزء من الاقتصاد العالمي القائم على المعرفة والثقافة العالمية، حيث اعتمدت على التكنولوجيا الحيوية كواحدة من الركائز الاقتصادية الأربعة لهذا قامت بإنشاء مدينة طبية حيوية تسمى بـ biopolis والعديد من المعاهد ومراكز البحث العلمية[2].

بالنسبة لمكانتها الاقتصادية والبحرية في المنطقة يصنف ميناء سنغافورة من أهم موانئ الحاويات وأكثرها ازدحاماً في العالم؛ لهذا يعد كل من مضيق ملقا وسنغافورة من الركائز الأساسية التي تقوم عليها البلاد حيث تقدر الخدمات البحرية التي يوفرها مضيق سنغافورة بحوالي 7% من الناتج المحلي الإجمالي لسنغافورة[3].

ينطق على المضيق حق المرور العابر ويخضع لسيادة دوله المشاطئة سنغافورة ماليزيا وإندونيسيا ويبلغ طوله 100 كلم ويصل عرضه إلى حوالي 10 نانومتر، كما يبلغ عرض أضيق نقطة به 2 نانومتر فقط، تبحر عبره ما يزيد عن 50 سفينة يومياً وهي في الغالب سفن يزيد وزنها عن 300 طن ومما زاد من أهميته الجيواستراتيجية ربطه بين سنغافورة ومضيق ملقا وإندونيسيا[4].

كما تعزز الاقتصاد السنغافوري من خلال الترويج للسياحة والخدمات المالية والبتروكيماويات ليعرف بعدها تغيرات جدرية باعتباره اقتصاد متقدم نظراً لطبيعة الهيكل الاقتصادي ونصيب الفرد من الدخل ما ساعد في دعم تطوير النقل والاتصالات والطاقة[5].

[1] kaur gill, language policy challenges, 5.
[2] Gerke, selat melaka: jalur sempit perdagangan, 06.
[3] David chong, securitising piracy and maritime terrorism, 86.
[4] Alexander lott,"threats of piracy in the straits of malacca sunda lombok" chapter14, 228- 229.doi: https://cutt.us/PQAES
[5] Swee-hock, the population of Singapore, 5.

من الجانب الأمني تقوم السياسة الأمنية لسنغافورة على مبدأ تعزيز الثقة، التعاون والحوار مع القوات داخل وخارج الإقليم، وتركز سياسة الردع على فكرة تعزيز الدفاع الجماعي (الدفاع النفسي الاجتماعي، المدني والدفاع العسكري) لمواجهة القضايا الأمنية الجديدة "الإرهاب، نشاطات الجماعات العابرة للقوميات"، كما تسعى سنغافورة إلى دعم التواجد الأمريكي في آسيا وعلى إثر ذلك فقد وقعت مذكرة تفاهم لعام 1990 تسمح بنشر القوات العسكرية الأمريكية بسنغافورة، واتفاقية الاطار الاستراتيجي والتعاون الدفاعي لعام 2005، لتصبح بذلك الولايات المتحدة الشريك الأمني الأول بالمنطقة والملاحظ أن سنغافورة اكتفت بتوقيع الاتفاقيات لا المعاهدات الأمنية الرسمية حتى لا ينظر إليها على أنها في حالة موازنة وتحالف مع الولايات المتحدة، ليأتي التوقيع على الاتفاقيات لأجل موازنة الصعود الصيني والإبقاء على مكانة اليابان محدودة وذلك حسب النظرة السنغافورية؛ وبهذا يكون صانع القرار السنغافوري قد وظف الواقع الجيوبولتيكي لبلاده من أجل تغلغل القوى الكبرى بالمنطقة لصالحه ولدعم قوتها الجغرافية وجانبها العسكري وتجسيد استراتيجيتها الأمنية والإقليمية[1].

- **ماليزيا**

تقع ماليزيا في شبه جزيرة ماليزيا والتي تتألف من شبه جزيرة الملايو وبورنيو التي تضمن شرق ماليزيا تطل على بحر الصين الجنوبي ومضيق ملقا، تعد من الدول الاتحادية إذ تضم ثلاثة عشر 13 ولاية وثلاثة أقاليم اتحادية[2]، طبيعة نظام الحكم في ماليزيا ملكي دستوري فيدرالي على الطراز البريطاني يتألف من 68 عضواً في مجلس الشيوخ و 192 عضواً يمثلون 13 ولاية وإقليمين اتحاديين[3].

تنتشر بدولة ماليزيا العديد من الأعراق منها بوميبوترا[4]، كما تضم ماليزيا المجموعات العرقية الثلاثة من الملايو والهنود والصينيين إلى جانب مجموعة من الأقليات الصغيرة كالبنجابيس، السندهيس غوجيراتيس وغيرها، حيث يشكل الملايو ما نسبته 67,4% من مجموع السكان يأتي بعدها العرق الصيني بنسبة 24,6% والهنود بنسبة 7,3%، لتشكل باقي المجموعات الأخرى ما نسبته 0,7% من السكان المحليين في ماليزيا[5].

[1] فلاح، الاستراتيجية الأمنية الامريكية، 51–52.
[2] Ministru of foreign affairs japan, diplomatic bluebook 2022, 74.
[3] Malaysia country handbook, the u.s department defense intelligence production program, 27. 1-180
[4] Ministru of foreign affairs japan, diplomatic bluebook 2022, 74.
[5] kaur gill, language policy challenges, 1.

توجد بماليزيا حوالي 138 لغة حية منها لغتين منقرضتين و19 لغة قيد التطوير و10 لغات قوية إلى جانب اللغة الإنجليزية التي تعد اللغة الرسمية في البلاد إلى جانب لغة الباهاسا الأكثر تداولاً بين السكان المحليين تليها لغة البنجابية التي تعد من اللغات العرقية ذات الأقلية الأصغر[1].

عن الاقتصاد الماليزي بدأت ماليزيا خطة التحول الاقتصادي بتحديد 12 منطقة اقتصادية رئيسية وطنية ووضعت الخطة 9 مشاريع من شأنها أن تساهم في تحقيق أهداف الدخل القومي ومواجهة تحديات القدرة التنافسية، وحتى الآن تم تحقيق جزء كبير من أهداف الخطة مما أدى إلى مساهمة المنطقة بأكثر من 40% من الناتج الإجمالي الوطني[2]، بفضل القطاع البحري للاقتصاد الماليزي الذي يرتكز على طول مضيق ملقا، ومع الانتشار الواسع للصناعات البحرية خاصة في العشرين عاماً الماضية تطورت الموانئ خاصة في سيلانجور والطرف الجنوبي من جوهر وقد تزايدت التجارة الماليزية على طول المضيق مقارنة بتجارتها في بحر الصين الجنوبي بفعل زيادة مبادلاتها التجارية مع الهند[3].

وكون الاقتصاد الماليزي يعتمد بشكل كبير على التجارة البحرية التي تعبر مضيق ملقا وبحر الصين الجنوبي فقد اهتمت بإنشاء الموانئ كميناء "تانجونج بيلاباس" Tanjung Pelapas حتى تتمكن من توجيه حركة البضائع التي يتم شحنها عبر ميناء سنغافورة، بالاضافة إلى ميناء "كلانج" Klang المحوري في حركة المرور الوطنية والإقليمية لأن للأمن البحري في مضيق ملقا أهمية وتأثير مباشر على الاقتصاد الماليزي[4].

لهذا تتحمل ماليزيا مسؤولية كبيرة في حماية خطوط الملاحة عبر مياه مضيق ملقا حتى تبقى مفتوحة ومتاحة للشحن العالمي وفي سبيل ذلك تسعى لاكتساب قدرات بحرية قتالية متوازنة ومرنة إذ نشرت عام 2010 سفن قتالية من نوع le kiu، وفرطقات بريطانية من طراز F 2000 مجهزة بصواريخ exocett المضادة للسفن والعديد من الطرادات المجهزة بالصواريخ[5].

[1] Ibid , 2-4.
[2] National report 2022, malaysia implementation of the new urban agenda, kuala lumpur, april 2022, 2-5. https://www.urbanagendaplatform.org/sites/default/files/2022-05/NUA%20Malaysia%20Full%20Report.pdf
[3] Hans-dieter evers, "the maritime potential of the malaysianof the malaysian states along the straits of malacca" (draft 7th mima conference on the straits of malacca,institute of asian studies, universiti brunei darussalam, 2013), 06.
[4] ke xu, "the challenges of maritime security cooperation in the straits of malacca: another singapore perspective", maritime security in east and southeast asia political challenges in asian waters , edt. nicholas tarling and xin chen (Singapore nature, palgrave macmillan, 2017), 101, DOI 10.1007/978-981-10-2588-4
[5] Andrewt h tan, the emergence of naval power, 115.

كما تتمتع ماليزيا بقدرات بحرية كبيرة حيث توجد العديد من الوكالات الحكومية المسؤولة عن الأمن البحري والتي تشمل القوات المسلحة الماليزية، البحرية الماليزية، الشرطة البحرية، إدارة الثروة السمكية، الجمارك الماليزية، الإدارة البحرية التابعة لوزارة النقل، الأمن الوطني التابع لدائرة رئيس الوزراء وتبعاً لذلك نجد أن المصالح الاستراتيجية الماليزية تقوم على ثلاث مستويات هي:

- المناطق المجاورة وتضم الأرض، المياه الوطنية، مضيق ملقا، المنطقة الاقتصادية الخالصة مضيق سنغافورة والممر المائي بين شبه الجزيرة الملاوية و"صباح" Sabah و"سرواك" Sarawak؛
- المناطق الإقليمية وتضم منطقة جنوب شرق آسيا، جزر "أندمان" Andaman وبحر الصين الجنوبي؛
- المناطق العالمية والتي تشكل الروابط التجارية العالمية وتحظى فيها التجارة الماليزية بالحرية إلى جانب ذلك ترتكز السياسة الدفاعية الماليزية على مبادئ الاعتماد الذاتي والتعاون الإقليمي والمساعدة الخارجية ومحاولة استخدام المؤسسات الدولية لمواجهة الخطر الناجم عن صعود الصين واليابان، وضماناً منها لمبدأ الاعتماد الذاتي فهي تدعم المفهوم الواقعي للمساعدة الذاتية Self-help للحفاظ على قوة دفاع ذات مصداقية تتمتع بقدرات قتالية لردع العدو[1].

لقد تمت الإشارة في هذا العنصر إلى أهم الأجناس والأعراق التي استوطنت الدول الثلاثة المشاطئة لمضيق ملقا" إندونيسيا، سنغافورة وماليزيا"، هذا التميز والتنوع الذي يعود في الأساس إلى تنقلات التجار والبحارة خلال نشاطاتهم التجارية وتبادل المنتوجات والسلع، الأمر الذي يبين أهمية مضيق ملقا ودور التجارة البحرية عبر المضيق على حياة مجتمعات وشعوب المنطقة مند القدم من خلال سعيهم إلى البحث عن مصادر العيش؛ ولاعتبار أن التجارة والإبحار أهم الأعمال والمهن التي يتقنها سكان المنطقة، فقد شكلت مياه مضيق ملقا مصدر رزق ورفاهية كون صيد الأسماك والمهن الأخرى المرتبطة بالبحر من المهن الرئيسية لديهم، ما يوضح التأثير الذي لعبه المضيق على حياتهم وتنقلاتهم وتزاوجهم وانشائهم لممالیك وامبراطوريات مختلفة حكمت المنطقة عبر فترات زمنية متعاقبة.

[1] فلاح، الاستراتيجية الأمنية الامريكية، 59.

فالأهمية التاريخية والجغرافية التي ميزت مضيق ملقا مند القدم جعلت منه محل استقطاب الشعوب والأجناس المجاورة لتتشكل عبره مجموعة من النشاطات السياسية، الاجتماعية، الثقافية، الاقتصادية والتجارية تطورت مع تقدم وتطور هذه المجتمعات والشعوب، ليكسب المضيق الأهمية الجيواستراتيجية التي يحظى بها اليوم.

لهذا تعد منطقة مضيق ملقا من المناطق الأكثر تفاعلاً والأكثر تعقيداً لطبيعة جغرافيتها والاختلاف العرقي، حيث يشكل الملايو والهنود والصينيون الأجناس الأكثر انتشاراً في الدول الثلاثة المشاطئة، هذا التعدد العرقي الذي يعود في الأساس إلى الأهمية الجيواستراتيجية لمضيق ملقا، وهي الأهمية التي ساهمت في تطوير اقتصاديات وتنمية الدول المشاطئة بتركيز الأخيرة على الملاحة البحرية والتجارية عبر مضيق ملقا.

الفرع الثاني: النظام القانوني للملاحة البحرية بمضيق ملقا

يندرج ضمن هذا الفرع عنوانيين، الأول يتناول ترسيم الحدود الطبيعية بمضيق ملقا، والثاني يتم فيه ذكر الوضع القانوني للملاحة البحرية بالمضيق.

أولاً: ترسيم الحدود البحرية بمضيق ملقا:

اعتبارًا أن مضيق ملقا ممر مائي يطل على الدول الثلاثة المشاطئة له "ماليزيا، سنغافورة وإندونيسيا" فقد كان من واجب هذه الدول تحديد وترسيم الحدود البحرية لمضيق ملقا؛ حتى يتسنى لها وضع وتحديد الأنظمة الملاحية المناسبة والتي تتبعها السفن المبحرة في المضيق، ويعود تاريخ ترسيم الحدود في مضيق ملقا أو بصيغة أدق تقسيم مناطق النفوذ بين الهولنديين والبريطانيين في منطقة الملايو إلى المعاهدة الانجلوهولندية لعام 1824، أين تم تقسيم منطقة جنوب شرق آسيا إلى قسمين: القسم الأول يضم سنغافورة وشبه جزيرة الملايو تحت الهيمنة البريطانية، والقسم الثاني يضم مناطق من أرخبيل الملايو الواقع جنوب مضيق سنغافورة تحت السيطرة الهولندية، أما بخصوص الحدود البرية والبحرية الشمالية لماليزيا فقد استند ترسيمها إلى اتفاقية أنجلو–سيامية لعام 1909 المبرمة بين مملكة سيام والحكومة البريطانية من دون الأخذ برأي حكومة المنطقة آنذاك "الملايو"، وهي المعاهدة التي بقيت سارية المفعول إلى ما بعد الاستقلال وتمثل بنودها وما اتفق حوله الحدود البحرية الرسمية لكل من ماليزيا

وتايلاند[1]، حيث تخلت بموجب هذه المعادة مملكة سيام عن سلطتها على ولايات شمال الملايو مثل "كيدا" Kedah "وبيرليس" Perlis و"كيلانتان" Kelantan و"ترينجانو" Terengganu لبريطانيا وهي الحدود التي لايزال الالتزام بها قائم إلى اليوم[2].

ليتم عام 1979 التوقيع على المعاهدة المتعلقة بتعيين حدود البحار الإقليمية بمضيق ملقا بين إندونيسيا وملايو في 17 مارس 1970، والاتفاقية التي تنص على خطوط الحدود البحرية الإقليمية في مضيق سنغافورة في 25 ماي 1973 بين الدول الثلاث المتاخمة بعدها جاء التوقيع على المعاهدة المتعلقة بالبحار الإقليمية في الجزء الشرقي من مضيق سنغافورة في عام 2014[3].

كما أبرمت تايلاند وماليزيا معاهدة لتعيين الجرف القاري عام 1971 في الجزء الشمالي من مضيق ملقا، ثم تلتها عام 1979 معاهدة لترسيم حدودهما الإقليمية الشمالية في المضيق، ليتم وفي نفس السياق توقيع اتفاقية بين البلدين حدد فيها حدود الجرف القاري، كما تم ترسيم حدود البحار الإقليمية لكل من ماليزيا وإندونيسيا في مضيق ملقا؛ لتبقى مسألة ترسيم حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة لكل من ماليزيا وإندونيسيا في الجزء الشمالي من المضيق غير متفق عليها ما يجعل الأمر صعباً من حيث الاختصاص القانوني وممارسة الدولتين الساحليتين لسيادتهما في المناطق البحرية المتنازع عليهما خاصة وأن ماليزيا لم تقدم للأمم المتحدة خريطة تحديد خطوطها الأساسية المستقيمة التي تحدد مياهها الداخلية والإقليمية في مضيق ملقا[4].

أما عن المياه الإندونسيسة فمند السنوات الأولى للاستقلال 1949 اقتصر الحد الإقليمي البحري للمياه الإندونيسية على ثلاثة أميال فقط، حيث احتفظت الحكومة الجديدة بجميع اللوائح القانونية التي تم وضعها خلال فترة الحكم الاستعماري الهولندي منها الأمر Terrarilye Zee En Maritieme Kringen Ordonnantie لعام 1939، والذي حددت فيه مياه البحر الإقليمي الإندونيسي بـ 3 أميال بحرية لهذا فقد كانت معظم الجزر الإندونيسية تقع في المياه الدولية ضمن منطقة أعالي البحار، الأمر الذي أدى بالحكومة الإندونيسية مع منتصف الخمسينيات إلى صياغة مفهوم الدولة الأرخبيلية والتي

[1] Mohd hazmi bin mohd rusli, abdul ghafur hamid khin maaung sein, others, "erecting malaysia's maritime fence over the straits of malacca and singapore", facult of law, humanities and arts- papers, university of wollongong (2014):1-5.
[2] Moh hazmi bin mohd rusli, "drawing malaysia's line over the straits", faculty of law humanitiers and the arts- papers (2014): 04.
[3] Mariko Kawano, Transit passage through the Malacca and Singapore Straits, QIL, Zoom in 76 (2020): 37.
[4] Bin mohd rusli, others, erecting malaysia's maritime fence, 6-7.

وسعت بها مياهها الإقليمية إلى 12 ميل بحري، كما ضمت جميع المياه المحيطة بها للأرخبيل الإندونيسي بقانون رقم "4" لعام 1960[1].

ليتم بعدها التوقيع على اتفاقية تعيين حدود الجرف القاري في مضيق ملقا بين ماليزيا وإندونيسيا في أكتوبر 1961 والتي دخلت حيز التنفيذ عام 1969، حسب ما توضحه اتفاقية 1982 لقانون البحار والتي تحدد في المادتين 1 (74) والمادة 1 (83) حدود الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة ووفقاً للمادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية التي يتم فيها تعيين حدود الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة بين الدول المتقابلة أو المتاخمة على أساس القانون الدولي، لتوقعان بعدها عام 1982 على معاهدة تتعلق بحقوق وامتيازات ماليزيا في الأراضي الأرخبيلية والمياه الإقليمية الإندونيسية، وهي البحار التي تتمتع فيها ماليزيا بحقوق ملكية الموارد والولاية القضائية داخلها استناداً إلى أحكام الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982[2].

تلت اتفاقية الجرف القاري لعام 1961 الاتفاقية الثلاثية بين إندونيسيا وماليزيا وتايلاند فيما يتعلق بحدود الجرف القاري في الجزء الشمالي من المضيق والتي تم التوقيع عليها في كوالامبور عام 1971 لتصبح بهذا الاتفاق معالم وحدود مضيق ملقا واضحة من الناحية القانونية، وبالرغم من أن سنغافورة لم تكن طرفاً في الاتفاق إلا أنها وافقت على المطالب الإندونيسية والماليزية في مضيق ملقا[3].

كما أبرمت كل من إندونيسيا وماليزيا اتفاقية إنشاء الحدود البحرية الإقليمية في مارس 1970 لتحديد الحدود البحرية بين الدولتين في الجزء الجنوبي للمضيق، وبوضع خط متوسط يبلغ طوله 173 ميل بحري بين خطوط الأساس الأرخبيلية الإندونيسية على طول الساحل الشرقي وخطوط الأساس المستقيمة لماليزيا على طول الساحل الغربي لشبه جزيرة ماليزيا، ولضيق المضيق لم يتبقى سوى منطقة مثلثة صغيرة من أعالي البحار على طول حدود 173 ميل بحري[4].

كما تعاونت الدول الثلاثة المشاطئة منذ 1975 على إنشاء نظام فصل حركة المرور لمضيق ملقا وسنغافورة، بصدور بيان مشترك لوزراء خارجية الدول الثلاثة تم فيه صياغة مخطط فصل حركة

[1] Alfred daniel, indonesian maritime security, 13.

[2] B.a. hamzah, v.l. forbes, jalila a. jalil, m.n. basironh, "the maritime boundaries of malaysia and indonesia in the malacca strait: an appraisal", australian journal of maritime & ocean affairs 4 (2014): 208. http://dx.doi.org/10.1080/18366503.2014.956856

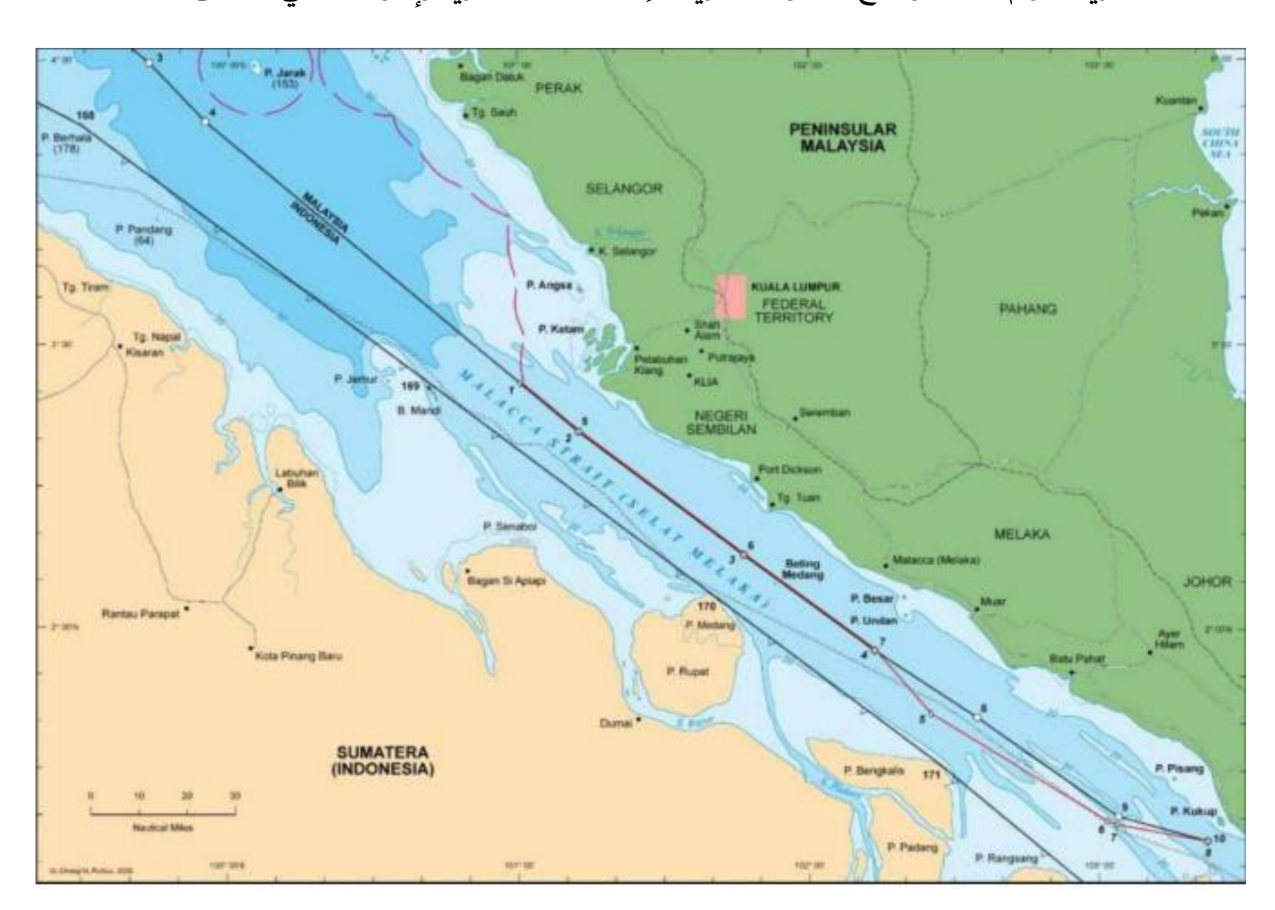
[3] Alfred daniel, indonesian maritime security, 23.

[4] Beckman, others, piracy in malacca, 9.

المرور، تليها اتفاقية بشأن سلامة الملاحة في المضيق، كما أصدرت بعدها المنظمة الاستشارية البحرية بين الحكومات لعام 1977 القرار الذي تبنى نظام التوجيه الجديد لمضيق ملقا بما في ذلك أنظمة فصل حركة المرور وطرق المياه العميقة والقواعد الملاحية[1].

والخريطة الموالية توضح الحدود البحرية بين الدولتين المشاطتين للمضيق حيث تشير المنطقة المضللة بالأزرق إلى المياه الأرخبيلية لإندونيسيا، وتشير المناطق المظللة بالخط الأحمر إلى البحار الإقليمية لكلا الدولتين بعرض 12 ميل بحري، والمناطق المتاخمة لكل دولة بعرض 12 ميل بحري والتي يبدأ قياسها من الحدود الخارجية للبحر الإقليمي والمسافة المتبقية تدخل ضمن حدود الجرف القاري[2].

الخريطة رقم10 : توضح الحدود البحرية الإقليمية بين ماليزيا وإندونيسيا في مضيق ملقا



Source: Hamza, athers, the maritime boundaries of malaysia and indonesia in the malacca strait, 214.

---

[1] Ibid , 15.

[2] Hamzah, athers, The maritime boundaries, 214

تبقى مشاكل ترسيم الحدود بين الدول الثلاثة المشاطئة لمضيق ملقا قائمة في العديد من الجزر الصخرية على طول مضيق ملقا، حيث تمكنت محكمة العدل الدولية من الفصل في بعض منها، ليبقى بعض منها محل مشاورات وتسوية بين البلدين المتنازعين، لتشكل مسألة ترسيم الحدود البحرية بين الدول من القضايا الأكثر أهمية بالنسبة لدول تشكل شواطئها حدوداً للمرات البحرية الإقليمية والدولية.

ثانياً: الوضع القانوني للملاحة البحرية في مضيق ملقا:

بالنسبة للوضع القانوني لمضيق ملقا وفقاً للقانون الدولي وما جاءت به اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في جزئها الثالث يمكن تصنيف مضيق ملقا على أنه مضيق يستخدم للملاحة الدولية، ووفقاً للمادة 38 تتمتع جميع السفن والطائرات في مضيق ملقا بحق المرور العابر، والذي لا يجوز إعاقته إلا في حال كان هناك طريق عبر أعالي البحار أو من خلال المنطقة الاقتصادية الخالصة يكون ملائم للملاحة البحرية، كما أن المرور في المضيق يخضع لمجموعة التزامات تشمل حقوق وواجبات الدول المشاطئة، وهي في الغالب حقوق وواجبات الدول المشاطئة التي تضمنتها المادة 39 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982[1]، والتي تم تناولها بالتفصيل في المبحث الثاني من الفصل الأول من الأطروحة.

ووفقاً لما جاء في الجزء الثالث من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 المتعلق بالوضع القانوني للمضائق المستخدمة للملاحة الدولية فإن مضيق ملقا تشمله الأحكام الدولية المتعلقة بالمضائق المستخدمة للملاحة الدولية وينطبق عليه نظام المرور العابر، الذي يقضي بالمرور المستمر والسريع لجميع السفن والطائرات[2]، ووفقاً لمجموع الضوابط والحقوق والواجبات التي تتقيد بها الدول المشاطئة والمستخدمة على السواء التي تم شرحها والتطرق إليها في المبحث الثاني من الفصل الأول والتي تنطبق على مضيق ملقا لاعتباره أحد المضائق المستخدمة للملاحة الدولية.

---

[1] Abi bramasto, security management in the straits of Malacca: cooperation and the centrality of littoral states, 03, web: https://www.academia.edu/8449848/security_management_in_the_straits_of_malacca_cooperation_and_the_centrality_of_littoral_states, in: 08/02/2023.

[2] Mohd hazmi bin mohd rusli," protecting vital sea lines of communication: a study of the proposed designation of the straits of malacca and singapore as a particularly sensitive sea area", ocean and coastal management (2012): 81.

المبحث الثاني: الأهمية الجيواقتصادية والجيوسياسية لمضيق ملقا

ينقسم المبحث الثاني إلى مطلبين المطلب الأول يتم فيه التطرق إلى الأهمية الجيواقتصادية والتجارية لمضيق ملقا من خلال التعرف إلى أهم موانئ الشحن بمضيق ملقا كمؤشرات للقوة الاقتصادية للدول المشاطئة، بعدها يتم التطرق في الفرع الثاني إلى حجم الإمدادات الطاقوية وتجارة الشحن الإقليمي والدولي عبر مضيق ملقا، أما المطلب الثاني فسيخصص للحديث عن الأهمية الجيوسياسية لمضيق ملقا من خلال التعرف على الأهمية الجيوسياسية والاستراتيجية للمناطق الجغرافية المحيط به "منطقة جنوب شرق آسيا، بحر الصين الجنوبي ومنطقتي المحيط الهندي والهادئ، لننتهي إلى التعرف على البدائل الجيوسياسية لمضيق ملقا في الفرع الأخير، والتي تشكل مجتمعة الأهمية الجيوسياسية لمضيق ملقا في المنطقة.

المطلب الأول: الأهمية الجيواقتصادية والتجارية لمضيق ملقا

بزيادة حركة التجارة الدولية واكتشافات النفط والغاز الطبيعي أضحى مضيق ملقا من أهم نقاط الاختناق الرئيسية الإقليمية والدولية في تمرير مصادر الطاقة والسلع التجارية والصناعية، لهذا زادت أهميته الجيواقتصادية والتجارية بشكل ملحوظ خاصة مع الطلب المتزايد للمواد الأولية، وفيما يلي سيتم التعرف على الأهمية الجيواقتصادية لمضيق ملقا بالتطرق إلى أهم مؤشرات القوة الاقتصادية بالمضيق وأهم موانئ الشحن به، وحجم التجارة الإقليمية والدولية التي تمر عبر مياهه ودرجة اعتماد الدول المشاطئة عليه في اقتصادياتها وتنميتها المحلية.

الفرع الأول: مؤشرات القوة الاقتصادية–أهم موانئ الشحن بمضيق ملقا–

يعد مضيق ملقا من المضائق الدولية المستخدمة للشحن الإقليمي والدولي ولا تقتصر أهميته على ذلك فقط بل يعد مهم في تنمية اقتصاديات الدول المشاطئة، حيث تقع معظم موانئ ماليزيا الرئيسية على طول المضيق ويطل عليه كل من ميناء دوماي الرئيسي في إندونيسيا وميناء بيلاوان التجاري، كما يعد الميناء الرئيسي للتزويد بالوقود في سنغافورة أهم نقطة لإعادة الشحن في حركة المرور عبر مياه المضيق، لهذا كان من الأهمية انتقال الشحن الإقليمي والدولي عبر المضيق أن يبقى مفتوح وسلسل أما

تجارة الشحن وأي نية لإغلاقه ستكون غير مقبولة ومعارضة لمصالح الدول المشاطئة خاصة سنغافورة لأهمية الممر المائي بالنسبة لموانئها[1].

تاريخياً شكل ميناء سنغافورة أهم المرافق التجارية لخدمة المصالح الاستعمارية البريطانية لاعتبارها من المستوطنات البريطانية منذ عام 1819؛ ومع نهاية القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين بدأ توسع النشاط التجاري ليصبح من الموانئ الرئيسية في منطقة المضيق بفضل حركة التجارة ومزايا الموقع الجغرافي الذي تحتله عند الطرف الجنوبي لمضيق ملقا، وهو ما انعكس على النمو المبكر لدولة سنغافورة لتصبح العاصمة الادارية للمنطقة بحلول عام 1983؛ كما تركزت معظم عمليات الشحن في وسط المدينة باستخدام أرصفة على طول نهر سنغافورة ورصيف كولبير، ومع الازدحام الذي عرفته هذه المراكز بدأ تطوير ميناء كيبل الجديد مع منتصف القرن العشرين لاستيعاب حجم النشاط التجاري المتسارع، وقد انعكس الارتباط الوثيق بين بريطانيا والهند على هذا النمو المتزايد للتجارة في سنغافورة والتي كانت قادرة على توفير العديد من المنتجات التي يحتاجها السوق البريطاني "التوابل، المعادن الثمينة" وتصدير السلع الأساسية من القصدير والمطاط[2].

يتواجد بمضيق ملقا العديد من الموانئ المجهزة بالمرافق الضرورية بما في ذلك التزود بالوقود والرسو واصلاح السفن ومخازن لتخزين البضائع على طول مضيق ملقا ما ساعد على جذب أكبر عدد من السفن التجارية للمرور عبر المنطقة؛ ويعد كل من ميناء سنغافورة وبورت كلانج في كوالالمبور وميناء جوهور وبينانغ في ماليزيا وبيلاوان في ميلان بإندونيسيا من أهم خمسة موانئ دولية رئيسية على طول المضيق، بالإضافة إلى العديد من الموانئ المحلية وهي موانئ مهمة للشحن العالمي كونها تدعم الموانئ الثانوية للتجارة[3].

يقع ميناء بينانج في الجانب الغربي من ماليزيا ويعد من أكبر الموانئ وأكثرها أهمية بعمق يصل إلى 120م أما ميناء كلانج في الجزء الجنوبي الغربي من شبه جزيرة ماليزيا، والذي صنف على أنه من أكبر الموانئ بماليزيا، وهو الميناء الذي ينقسم إلى الميناء الشمالي المخصص لاستقبال السفن التي تحمل البضائع الخطرة ومحطة للبضائع السائبة الجافة، أما الميناء الغربي فهو محطة للبضائع النفطية والعابرة كما يقع ميناء جوهر على الجانب الشرقي بمدخلين شرقي وغربي، ويعد الميناء ثاني أهم الموانئ في

[1] Cleary, environment and development, 173.
[2] Cleary, environment and development, 107-114.
[3] solvay gerke and hans-dieter evers," the strategic importance of the straits of Malacca", nusantara papers no. 2(2016): 05.

ماليزيا حيث يوفر العديد من المرافق للتجارة يتراوح عمقه ما بين 9 و 15 م و يبلغ طوله ما بين 60 و183 م، أما عن ميناء بيلاون فهو متوسط الحجم مقارنة مع الميناءين السابقين حيث يبلغ عمقه حوالي 11 م و9,4 م عمق المسار أما عمق الميناء بالمحطة فيصل إلى 9,4 م ويبلغ العمق بالرصيف 11 م يوفر الميناء خدمات لوجستية واصلاح الأجزاء الكهربائية والإلكترونية من السفينة، زد على ذلك خدمات التزويد بالوقود ومعدات الملاحة وإصلاح المحركات، بالإضافة إلى ذلك تمتلك سنغافورة المرافق القياسية الدولية، ولهذا تصنف موانئها من أفضل الموانئ في العالم أهمها ميناء جورونج الذي يستوعب أزيد من 23 رصيف بحري على مساحة تصل إلى 4545 م يبلغ الحد الأقصى لعمق السفن الراسية إلى 16 م وبحمولة أقصاها 150 ألف طن متر[1].

لهذا تعد الموانئ الرئيسية مراكز تجارية كبرى في منطقة مضيق ملقا حيث أصبحت موانئ انتظار لجميع السفن التجارية التي تعبر المضيق من أوروبا والهند إلى الصين ما ساعد على نمو الصناعات المنتجة وقطاع الخدمات[2]، والخريطة الموالية توضح الموانئ الرئيسية الكبرى التي تم ذكرها على طول امتداد مضيق ملقا.

[1] Noraini zulkifli, sharifah munirah alatas, zarina othman, "the importance of the malacca straits to japan: cooperation and contributions toward littoral states",jebat malaysian journal of history, politics & strategic studies 2 (2014): 83-84.

[2] Hans-dirter evers and anna-katharina hornidge," the straits of malacca as a knowledge corridor", the straits of malacca: knowledge and diversity, Eds. Solvay gerke, hans-dieter evers (researchgate,2008), 49.

خريطة رقم11 : توضح الموانئ الكبرى على طول امتداد مضيق ملقا.

Source: the strait of malacca: an inland sea, gis asie, 2011, web: http://www.gis-reseau-asie.org/en/strait-malacca-inland-sea, in: 04/04/2023, 16:25h.

توفر الموانئ البحرية الرئيسية والثانوية للدول المشاطئة لمضيق ملقا كلا حسب امكانيتها وخبرتها ومواكبتها للتكنولوجيا المساعدات الملاحية والتركيب وتجهيزات السفن، كقواعد منع الاصطدام، التعامل مع البضائع الخطرة، اجراءات ومتطلبات السلامة البحرية، المعلومات الهيدروغرافية، دفاتر السجلات

الملاحية التحقيقات في الحوادث البحرية، الإنقاد... وغيرها من المسائل التي تؤثر بشكل مباشر على سلامة النقل البحري[1].

كون مضيق ملقا احدى نقاط الاختناق الرئيسية التي يجب أن تمر بها التجارة الدولية وموارد الطاقة في العالم بين مناطق الإنتاج ووجهتها النهائية إلى مناطق الاستهلاك لاعتباره الممر البحري الذي يربط بين بحر الصين الجنوبي والمحيط الهندي؛ يشكل المرور عبر المضيق أقصر طريق بحري من القرن الإفريقي والجولف الفارسي إلى شرق آسيا والمحيط الهندي، ويعد أكثر من مجرد نقطة اختناق لعبور ناقلات النفط والتجارة الدولية، فالتنوع الثقافي والبيولوجي الذي يحمله المضيق يخلق فرص أكبر للتنمية الاقتصادية والاجتماعية لدوله الساحلية إندونيسيا، سنغافورة وماليزيا لهذا تشكل التنمية الإقليمية وإمدادات الطاقة غير المنقطعة بالإضافة إلى التجارة الدولية شرطاً أساسياً لخلق الاستقرار والسلام بالمنطقة[2].

لهذا عمدت كل من إندونيسيا وماليزيا وسنغافورة على إنشاء منطقة اقتصادية خاصة متكاملة تربط سنغافورة وجوهر في ماليزيا ورياو الإندونيسية والتي سميت بمثلث سيجوري SIJORI لخلق المنافسة في المناطق الثلاثة حتى تكون قادرة على جذب المستثمرين في البنية التحتية، وبهذا يكون لمضيق ملقا دور مركزي في توسيع الأنشطة الاقتصادية في منطقة جنوب شرق آسيا وتحقيق التعاون والتكامل الاقتصادي بين الدول الآسيوية[3].

كون الدول الثلاثة المشاطئة لمضيق ملقا ذات طبيعة ساحلية فهي تركز على التجارة البينية الإقليمية والدولية عبر المضيق بشكل كبير، كما أن لها امكانية التحكم في نسب معتبرة من مجموع التجارة البحرية الدولية عبر مضيق ملقا لتحقيق نموها الاقتصادي.

---

[1] Zulkifli, others, the importance of the malacca straits to japan, 85.
[2] Gerke, the strategic importance, 02.
[3] Muh idhan chaer, sutrimo sumarlan, others, "analysis of indian national interests in the malacca strait coordinated patrol in 2018", the international journal of humanities & social studies 5 (2020): 218, doi: 10.24940/theijhss/2020/v8/i5/hs2005-058

الفرع الثاني: إمدادات الطاقة وتجارة الشحن البحري الإقليمي والدولي بمضيق ملقا

يعتبر مضيق ملقا من الممرات البحرية التي كانت تنقل تجارة التوابل والكافور وجوزة الطيب في العصور الماضية، ليتطور بعدها إلى نقل السفن الحديثة من النفط الخام والمنتجات البترولية والسلع الإلكترونية والسيارات فقد بقي مضيق ملقا يحظى بنفس المكانة والسمعة التي تميز بها في الماضي باعتباره من أطول المضائق المستخدمة للملاحة الدولية وأكثرها أهمية[1].

حيث تمر التجارة البحرية من أوروبا والخليج العربي عبر مضيق ملقا إلى شمال شرق آسيا أما التجارة البحرية المتجهة من غرب المحيط الهادئ إلى جنوب وغرب آسيا وأوروبا تنقل سوائب الفحم والحديد الخام وعمال المناجم إلى مراكز التصنيع في جنوب شرق وشمال آسيا، وفي الاتجاه المعاكس تتدفق سفن الحاويات المحملة بالسلع الاستهلاكية[2].

كما يعد مضيق ملقا الممر الرئيسي بين الشرق والغرب إذ يمر عبره أزيد من 200 قارب يومياً أي حوالي 63000 قارب سنوياً بإجمالي حمولة تصل إلى 525 مليون طن بقيمة 390 مليار دولار أمريكي، ويصنف مضيق ملقا كثاني أكثر المضائق ازدحاماً في العالم، حيث عرفت الفترة ما بين 1999 و2004 زيادة في حركة المرور بنسبة 45% خاصة في حركة السفن النرويجية والسنغافورية أين وصلت نسبة السفن الحاملة للعلم النرويجي المبحرة عبر مياه المضيق إلى 2,5%، مما جعلها أكثر دولة ناقلة عبره، أما السفن السنغافورية فقد وصل عددها إلى ما نسبته 8,6% من الحمولة العابرة لمياه المضيق لتحتل بذلك المرتبة الثالثة كأكثر دولة ناقلة للحمولة عبر مضيق ملقا[3].

بهذا يمثل المضيق واحد من أهم الاختناقات المرورية في العالم ففي عام 2003 مر ما مجموعه 19,154 ناقلة نفط عبر المضيق والحاملة لأزيد من 10 ملايين برميل يومياً[4]، مع بلوغ حجم النفط عبر مضيق ملقا لعام 2003 احدى عشر مليون برميل[5].

[1] Bin mohd rusli , protecting vital sea lines, 80.
[2] Sheldon w somon, "safety and security in the malacca straits: the limits of collaboration", asian security 7 (2011): 27.
[3] joshua ho, "importance and security of regional sea lanes, maritime security in southeast asia", routledge security in asia serie (2007): 22.
[4] Gerke, the strategic importance, 07.
[5] Alfred daniel, indonesian maritime security, 26.

يَعبر المضيق يومياً أكثر من 11 مليون برميل من النفط أي ما يعادل ربع ¼ حجم الخام العالمي باتجاه اليابان، الصين، كوريا الجنوبية والساحل الغربي للولايات المتحدة الأمريكية والعديد من البلدان في منطقة المحيط الهادئ، كما يؤمن المضيق مرور أزيد من ثلث 1/3 التجارة البحرية أي حوالي 30% من السلع التجارية الدولية و80% من الاحتياجات النفطية اليابانية[1]، في حين تمر أكثر من 50% من تجارة الهند عبر المضيق وما يفوق 80% من النفط الصيني والمواد الهيدروكربونية[2].

وصل عدد السفن التي أبحرت عبر مياه مضيق ملقا وسنغافورة لعام 2004 إلى أزيد من 900 سفينة ما يعني أنه تمر سفينة واحدة كل دقيقة لترتفع نسبة الشحن عبر مضيق ملقا من 43965 شحنة لتصل إلى 63636 شحنة من نفس السنة[3].

أكدت الإذاعة البريطانية عام 2010 على زيادة حجم الشحن البحري عبر المضيقين حيث أنهما يستوعبان ما يقرب ستة أضعاف حجم الملاحة البحرية التي تمر عبر قناة السويس، كما يمر يوميا حوالي 11 مليون برميل من النفط عبر المضيقين لهذا فقد صنفا في المرتبة الثانية بعد مضيق دوفر من حيث حركة الملاحة البحرية[4].

كون مضيق مقا يربط بين منتجي النفط في الشرق الأوسط والقوى الاقتصادية في شرق آسيا فهو يستوعب مع مضيق سنغافورة ما يقرب ستة أضعاف حجم حركة المرور في قناة السويس: حيث يدخل ويغادر المضيق حوالي 10 سفن كل ساعة، أي ما يقرب السفينة الواحدة كل ستة دقائق، إذ يمر نحو 15 مليون برميل من النفط عبر مضيقي ملقا وسنغافورة يومياً، كما يساهم المضيقان في خفض تكاليف الشحن البحري وتقليص المسافة الملاحية إلى 1000 ميل بحري إذا ما تمت الملاحة عبر إحدى المضائق القريبة من ملقا وسنغافورة كمضيقي لومبوك وماكاسار في الأرخبيل الاندونيسي[5].

ليبلغ حجم النقل في المضيق بمنتصف الألفية حوالي 50% من النفط الخام في العالم و66% من الغاز الطبيعي و40%من التجارة العالمية[6]، وتشير الاحصائيات إلى أنه ما يقرب 35% من حاويات

---

[1] أمينة حلال، "جنوب شرق آسيا: دراسة جيواستراتيجية وأمنية" دراسات سياسية (2022): 17–18.

[2] Pk mallick, "is the naval blockde of the straits of malacca a realistic fir india: an assessment", centr e for land war fare studies (claws): issue br i e f 253 (2020): 3.

[3] Ho, the importance and security, 23.

[4] Bin mahd rusli, a priceless maritime heritage, 04.

[5] Bin mohd rusli, others, the straits of malacca and songapore, 127.

[6] kevin x li, jin cheng, "maritime law and policy for energy security in asia: a chinese perspective", journal of maritime law and commerce 37 (2009): 01.

النفط العالمية التي تحملها السفن التجارية تمر عبر مضيق ملقا أي ما يقارب 60 ألف سفينة سنوياً وما يقدر بنحو 96% من هذه الحمولة موجهة إلى السوق الآسيوية أي أكثر من ثلث التجارة العالمية، وبهذا أصبح مضيق ملقا بحلول عام 2011 أهم نقطة اختناق رئيسية لتجارة النفط في آسيا بحركة مرور تصل إلى 15,2 مليار برميل يومياً[1].

لتقدر حركة المرور عام 2010 بحوالي 74,133 سفينة مع التزايد المستمر في أعداد السفن والناقلات البحرية التي تمر عبر مياه المضيق الأمر الذي يبين مدى أهمية النقل البحري عبر مضيق ملقا والذي وصل عام 2012 إلى 75,477 سفينة لتتراوح زيادة أعداد السفن العابرة للمضيق بين 77,973 سفينة و79,344 سفينة بين عامي 2013 و2014، والتي وصلت بحلول عام 2015 إلى 80,960 سفينة لتستمر هذه الأرقام في الزيادة عام بعد عام أين وصلت عام 2016 إلى 83,740 سفينة مبحرة عبر مياه مضيق ملقا وبزيادة حوالي ألف سفينة في العام الموالي وصلت أعداد السفن في مضيق ملقا إلى 84,456 سفينة[2].

فمع زيادة حركة التجارة البحرية بالمنطقة والتي تصل إلى ما يقرب من 100 ألف سفينة تعبر المحيط الهندي سنويا و40% من هذه التجارة المنقولة بحراً تعبر مياه مضيق ملقا يومياً أي ما قدره 15 مليون برميل من النفط عبر المحيط الهندي و11 مليون برميل من النفط تمر عبر مضيقي ملقا وسنغافورة معاً، ولهذا أدركت دول "قلب الطلب على الطاقة في آسيا"، وهي الدول التي تعتمد بشكل كبير على واردات الطاقة كالهند والصين واليابان أن أمن الممرات البحرية مرتبط بشكل كبير بأمن الطاقة[3]. والخريطة الموالية توضح اتجاه حركة النقل البحري عبر مضيق ملقا والمناطق المجاورة له وأهم خطوط الاتصالات البحرية بالمنطقة.

[1] Ruggero filippo salerno, "china's energetic "obsession" possibilities and challenges of the paths towards raw materials: the malacca strait case" (university of luiss, 2012-2013), 14.
[2]Bin mohd rusli, others, the straits of malacca and songapore, 127
[3] P.K. Ghosh, "The Indo-Pacific Region and the Rise of Transnational Maritime Threats and Challenges", sea change evolving maritime geopolitics in the indo-pacifice region, edit. david michel and Ricky passarelli (stimson center, 2014), 20.

خريطة رقم12: توضح أهم نقاط العبور وخطوط الاتصالات البحرية عبر مضيق ملقا ومنطقة جنوب شرق آسيا.



Source : Peter j rimmer, les détroits de malacca et de singapour états cotiers et étas utilisateurs, études internationales 34(2003):228.

كون مضيق ملقا من أقصر طرق الشحن البحري ازدحاماً بالعالم والأغنى بالموارد البحرية فهو يعد من المضائق المهمة لحركة البضائع بين المنطقة الهندية الأوروبية ودول آسيا واستراليا كما أسلف الذكر وما تحققه هذه الحركة من أرباح، حيث تمر سنوياً مليارات اليورو من السلع والخدمات عبر مياه المضيق[1].

زد على ذلك فهو الداعم الرئيسي لاقتصاديات الدول الثلاثة المشاطئة إذ يتم إنزال أكثر من 380 ألف طن من الأسماك ما يزيد عن 60% من إجمالي الأسماك التي يتم صيدها سنوياً، والتي تبلغ

[1] Hans-dieter evers and solvay gerke, "the strategic importance of the straits of malacca for world trade and regional development", center for development research department of political and cultural change, university of bonn, germany, 02-03.

تكلفتها 1,2 مليار رينغيت ماليزي، وبهذا يحتل المضيق المرتبة الثانية في إنتاج الأسماك ذو الجودة العالية بعد بحر جاوة ما يساهم في تحقيق التنمية الاجتماعية والاقتصادية للدول المشاطئة، كما تعتمد اقتصاديات هذه الأخيرة على الاستزراع البحري والسياحة والترفيه والصناعة البحرية على طول ساحل المضيق؛ بالإضافة إلى ما تزخر به مياه المضيق من قطع أثرية وكنوز تعود للسفن الغارقة بمياه المضيق من قرون، كل ذلك يساهم في تعزيز وإنشاء المناطق الاقتصادية كالتي تم إقامتها في جزر "ريو" Riau في باتام و"بينتان" bintang في الطرف الشرقي للمضيق[1].

كما كان للركود العالمي في ثلاثينيات القرن الماضي تداعيات على الاقتصاد في منطقة المضيق وانخفاض الإيرادات الحكومية، ما أدى إلى تراجع الإنفاق على البنية التحتية (الطرق والسكك الحديدية) مع انخفاض عائدات المطاط والتبغ وزيت النخيل[2].

من جانب آخر شكلت حمولة الحاويات الكبيرة زيادة في عمليات العبور عبر مضيق ملقا حيث وصلت حمولة الحاويات لعام 2018 إلى ما نسبته 30,8% كأكبر مستخدمي للمضيق بنمو متسارع لحركة ناقلات النفط العملاقة الحاملة لمنتجات نفطية[3]، حيث توضح النتائج والأرقام حول حجم الشحن البحري بمضيق ملقا إلى الزيادة المستمرة في حركة النقل البحري عبر مياه مضيق ملقا.

ليصل حجم حركة المرور عبر مضيق ملقا عام 2020 إلى حوالي 141,000 سفينة[4]، أين استوردت منطقة جنوب شرق آسيا عبر مضيق ملقا عام 2020 ما نسبته 2,6 مليون برميل في اليوم الواحد وهي نسبة مستمرة في الارتفاع ومن المتوقع أن تصل بحلول عام 2030 إلى 4,6 مليون برميل في اليوم، كما أنه من المتوقع أن يصل استيراد المنطقة للغاز الطبيعي عبر المضيق إلى ما يقرب 130 مليار م^3 سنوياً بحلول عام 2050[5].

[1] Hans-dieter evers and solvay gerke, "the strategic importance of the straits of malacca for world trade and regional development", center for development research department of political and cultural change, university of bonn, germany, 14.
[2] Cleary, environment and development, 119.
[3] Elisenda vetura jariod , francesc xavier martinez de osés, "prospection and analysis of new maritime trade nets of asia in the Malacca strai" (final project, univeritat politécnica de catalunya, 2019), 19.
[4] Hasan Kamran Dastjerdi, narjessadat hosseini nasrabady, "role of malacca strait with a geopolitical and strategic approach" geopolitics quarterly 4 (2021), 278.
[5] Internationa energy agency, southeast asia energy outlook 2022, iea (2022): 11.

كما بلغ عدد السفن التي تمر عبر مضيقي ملقا وسنغافورة بين جويلية وأكتوبر 2022 أكثر من 4163 ناقلة و310 سفينة حاويات 5690 سفينة شحن و15326 سفينة ركاب و221 سفينة دعم، وهو ما يعبر عن تزايد كثافة حركة الشحن البحري عبر مياه مضيقي ملقا وسنغافورة[1].

من الملاحظ أن حجم التجارة البحرية عبر مياه مضيق ملقا يرتفع ويزداد سنة بعد سنة ومن المتوقع أن تستمر أعداد السفن الإقليمية والدولية العابرة لمضيق ملقا في الزيادة، خاصة في قطاع التجارة المنقولة بالحاويات، فزيادة حجم التجارة وكمية النفط العابر لمضيق ملقا مرتبط بزيادة حجم التجارة والاستهلاك النفطي العالمي في السنوات الأخيرة؛ ليشكل بذلك المضيق أهم مورد مالي للدول المشاطئة وأهم نقطة عبور لاقتصاديات الدول المستخدمة "الإقليمية والدولية"، لذلك فهو من المضائق المحورية في الملاحة الدولية وشرياناً رئيسياً للتجارة بالمنطقة والعالم ما أعطاه بعداً جيواستراتيجياً متميزاً؛ لتبقى عملية القيام بنشاط تجاري بحري فعال من دون مخاطر أو العكس متوقف على مدى قدرة الدول على الحفاظ على أمن واستقرار المنطقة.

المطلب الثاني: الأهمية الجيوسياسية لمضيق ملقا

تعد كل من منطقة جنوب شرق آسيا، المحيط الهندي، بحر الصين الجنوبي والمحيط الهادئ أهم المناطق الرئيسية التي تتشكل بها المحددات الجيوسياسية لمضيق ملقا، لهذا ترتبط الأهمية الجيوسياسية لمضيق ملقا بأهمية منطقة جنوب شرق آسيا بحر الصين الجنوبي والمحيطين الهادئ والهندي كمتغيرات زادت من أهمية المضيق الجيوسياسية.

الفرع الأول: جيوسياسية منطقة جنوب شرق آسيا:

تقع منطقة جنوب شرق آسيا داخل الفضاء الجغرافي الممتد إلى الصين شمالاً والمحيط الباسيفيكي شرقاً والمحيط الهندي جنوباً بعدها إلى الهند وخليج البنغال في الجنوب الغربي؛ تتألف المنطقة من مجوعة من الجزر والبحار الأرخبيلية والمضائق البحرية، لتشكل بذلك المياه نصف المساحة الإجمالية إذ نجدها تضم كل من مضائق إندونيسيا، ماليزيا، سنغافورة، الفلبين وبحر الصين الجنوبي وهي المياه المشكلة لأهم الروابط البحرية بين شمال شرق آسيا وجنوبها والشرق الأوسط وأوروبا؛ لتكون بذلك المنطقة

[1] F nofandi, others, "case study of ship traffic crowds in the malacca straitsingapore by using vessel traffic system" the 3rd maritime safety international conference (mastic), iop conference series, (2022), 06.

الأكثر تنافس بين القوى الإقليمية والدولية[1]، تضم المنطقة احدى عشر دولة هي: ماليزيا، الفلبين إندونيسيا، سنغافورة، بروناي، كمبوديا، فيتنام، تايلاند، لاووس، ميانامار وتيمور الشرقية.

تبلغ مساحة المنطقة ما يقرب 1,7 مليون كلم[2]، حيث تشكل المياه نصف المساحة تقريباً وبهذا تضم المنطقة أهم المضائق البحرية أبرزها مضيق ملقا، مضيق سنغافورة، مضيق لومبوك، مضيق سوندا وهي المياه التي تشكل الروابط التجارية والعسكرية بين شمال شرق آسيا والشرق الأوسط وأوروبا، كما أنها من أكثر المناطق كثافة سكانية إذ يبلغ مجموع سكان دول المنطقة نحو 663 مليون نسمة إذ تحظى إندونيسيا بأكبر تعداد سكاني في المنطقة والذي قد يصل بحلول عام 2030 إلى 205 مليون نسمة[2].

تتمتع منطقة جنوب شرق آسيا بأهمية جيوسياسية كونها تقع جغرافيا عند مفترق الطرق الرابط بين أكثر ممرين بحريين حركة في خطوط الملاحة البحرية بآسيا، حيث تربط المنطقة بين ممرين رئيسيين الأول ممر شرق– غرب بين المحيط الهندي والهادئ، والثاني ممر شمال– جنوب تربط فيه ما بين استراليا ونيوزيلاندا وشمال شرق آسيا، وهما الممران الرئيسين لعصب الحياة الاقتصادية لدول المنطقة وهي الممرات التي تنقل أزيد ما نسبته 50% من التجارة العالمية و33% من النفط العالمي، لأن معظم التجارة البينية الإقليمية تعتمد على الطرق المائية ما سيتوجب المرور عبر نقاط الاختناق المتواجدة بالمنطقة "مضيق ملقا، سوندا، لومبوك وماكاسار"[3].

من الناحية الجيوسياسية تتميز منطقة جنوب شرق آسيا بتواجد بحر الصين الجنوبي أهم بحار المنطقة، كما أن أهميتها تزداد بوقوعها بين أهم محيطين هما المحيط الهادئ والهندي اللذان يشكلان محور استراتيجيات القوى الإقليمية والدولية، إضافة إلى ربطها للمناطق التي تتصل بالمحيطين (شرق آسيا وجنوبها، الشرق الأوسط وأوروبا)، وهو ما يشير إلى أهمية الموقع الجغرافي لمنطقة جنوب شرق آسيا كإحدى أهم المناطق الإقليمية في العالم التي تتداخل فيها سياسات العديد من الدول "الإقليمية الصاعدة والمهيمنة"[4].

---

[1] فلاح أمينة، الاستراتيجية الأمنية الامريكية، 29.

[2] كريم حميد، ديناميكيات القوى الصاعدة والمهيمنة، 88.

[3] فلاح، الاستراتيجية الأمنية الامريكية الجديدة،37–38.

[4] كريم حميد، ديناميكيات القوى الصاعدة والمهيمنة، 88.

تحتل منطقة جنوب شرق آسيا مكانة مهمة في الإدراك الاستراتيجي للقوى الإقليمية والدولية وأبزر هذه الدول جمهورية الصين الشعبية واليابان والهند إقليميا، أما دوليا فنجد كل من الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا والاتحاد الأوروبي، وفيما يلي سنتطرق بشكل موجز إلى المكانة التي تحتلها منطقة جنوب شرق آسيا في استراتيجيات القوى الإقليمية والدولية، بداية بالتصور **الصيني** للمنطقة حيث يعتبرها صانع القرار الصيني امتداد جغرافي حضاري، تاريخي، تجاري واقتصادي للصين؛ ويعود الادراك الاستراتيجي الصيني لهذه المنطقة لعدة عوامل أولها العامل الجيوسياسي لاتصالها ببحر الصين الجنوبي باعتبارهما حسب التصور الصيني حصناً منيعاً لإحباط أي محاولة لتقويض الصين والسيطرة على طرق الملاحة ونقاط الاختناق الرئيسية في المنطقة[1]، ثانياً العامل الجيو اقتصادي المتعلق بأمن الطاقة الصيني الذي يعتمد على طرق ومضائق المنطقة أهمها "مضيق ملقا" لمرور وارداتها، بالإضافة إلى أن منطقة جنوب شرق آسيا تعد من المناطق الغنية بالطاقة النظيفة والبديلة وأكبر منتج عالمي للغاز الطبيعي المسال[2].

لهذا تشكل المنطقة عمقاً استراتيجياً للصين كعامل ثالث لاهتمام الصين بالمنطقة، لتجسيد طموحها المتطلع للسيادة الإقليمية والدولية من خلال انضمامها لمؤسسات المنطقة "منتدى الآسيان"[*] من أجل زيادة نفوذها السياسي والاقتصادي والعسكري ومواجهة منافسيها في المنطقة[3].

بالنسبة **لليابان** تمثل منطقة جنوب شرق آسيا مصلحة استراتيجية جوهرية لها، لهذا تهتم بالتعاون مع الشركاء الاقتصاديين الرئيسيين في المنطقة وتقديم المساعدات المالية، باستخدامها للدبلوماسية الثنائية الاقتصادية وإبرام العديد من اتفاقيات التجارة الحرة مع ماليزيا وسنغافورة لأجل الحد

[1] المرجع نفسه، 110.

[2] عبد القادر دندن، الاستراتيجية الصينية لأمن الطاقة وتأثيرها على الاستقرار في محيطها الاقليمي: آسيا الوسطى–جنوب آسيا– شرق وجنوب شرق آسيا(أطروحة دكتوراه، جامعة الحاج لخضر ،2013)، 264.

[*] أقامت دول المنطقة رابطة جنوب شرق آسيا "الآسيان" ASEAN والتي تعد من أهم وأكبر التكتلات الاقتصادية في القارة الآسيوية والعالم، تضم كل من إندونيسيا، الفلبين، ماليزيا، سنغافورة، كمبوديا، بروناي، تايلاند، فيتنام، لاووس، ميانمار تيمور الشرقية والهدف الرئيسي من الرابطة هو إقامة منطقة للتجارة الحرة بين أعضائها يتم من خلالها إلغاء كافة القيود الجمركية وغير الجمركية على تجارتها البينية، كما تهدف لإقامة مناطق تجارية مع دول من خارج الرابطة كاليابان وكوريا الجنوبية، الهند نيوزيلاندا واستراليا وصولاً إلى سوق آسيوية حرة. للمزيد ينظر: فلاح، الاستراتيجية الأمنية الامريكية الجديدة، 36–37.

[3] كريم حميد، ديناميكيات القوى الصاعدة والمهيمنة، 111.

من النفوذ الاقتصادي والعسكري للصين الذي يهدد المصالح اليابانية بالمنطقة الرامية للوصول إلى الريادة الإقليمية[1].

كما تبحث **الهند** عن آفاق استراتيجية في جنوب شرق آسيا ترتكز على الاتصال، التجارة الطاقة، المؤسسات الدبلوماسية، التعاون الأمني والمساعدات الإنسانية، ضمان حرية الملاحة في جميع نقاط الاختناق الرئيسية بالمنطقة بما في ذلك مضيق ملقا، منع النفوذ والهيمنة الصينية على المنطقة التصدي للتهديدات الأمنية التي تنجم عن هجومات القرصنة والإرهاب البحري وحل النزاعات الحدودية البحرية في المنطقة بالطرق السلمية[2].

فضلاً عن الاهتمام الإقليمي بمنطقة جنوب شرق آسيا تحظى المنطقة كذلك باهتمام القوى الدولية الساعية إلى توسيع مناطق نفوذها وضمان مصالحها لتأتي **الولايات المتحدة الأمريكية** في مقدمة هاته القوى التي قامت استراتيجياتها على القوة البحرية وحرية الملاحة البحرية ببحر الصين الجنوبي؛ لهذا تشكل المنطقة شريكاً أساسياً لمواجهة الصعود الصيني المهدد لمكانة الولايات المتحدة في منطقة آسيا–المحيط الهادئ، ولأجل ذلك عززت الولايات المتحدة من تواجدها العسكري بمنطقة جنوب شرق آسيا تحديداً في جزيرة غوام الفليبينية وإبرامها للعديد من الاتفاقيات كاتفاقية الدفاع المتبادل MDT مع الفلبين عام 1953، وإقامة مبادرة حلف جنوب شرق آسيا (السيتو) لخلق توزان جديد في الشرق الأقصى وللحفاظ على وجودها العسكري في المنطقة قامت بتوقيع مجموع اتفاقيات مع ماليزيا، بروناي، تايلاند وسنغافورة ليكون لها مع مطلع القرن الواحد والعشرين تحديداً بعد أحداث 11 من سبتمبر تحول ملحوظ في سياستها اتجاه المنطقة لتبرير تواجدها "بمكافحة الإرهاب"؛ بحلول عام 2012 تصاعد الاهتمام الأمريكي بالمنطقة بإعلانه عن استراتيجية الدفاع الأمريكية "الانعطاف نحو آسيا" التي تهدف للحفاظ على المصالح الأمريكية الأمنية والاقتصادية وضرورة توطيد التقارب الأمريكي مع حلفائها في المنطقة، ليتعزز ذلك بتوقيع معاهد الصداقة والتعاون مع رابطة الآسيان، واستضافة منتدى التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط

[1] Ayako kusunoki, "has japan's foreign policy gone beyond the yoshida doctrine ?the principles of Japanese foreign policy have evolved ", 10 march 2020, web: https://thediplomat.com/2020/03/has-japans-foreign-policy-gone-beyond-the-yoshida-doctrine/, in: 03/04/2023, 13:54h.

[2] Jonah blank, jennifer d. p. moroney, angel rabasa, bonny lin, "look east, cross black watersindia's interest in southeast asia" (santa monica california: randa corporation, 2015), 37.

الهادئ والإعلان عن مبادرة الشراكة عبر المحيط الهادئ Pacific partnership- trans ما زاد من تدخلات الولايات المتحدة في قضايا الأمن والتعاون الاقتصادي في جنوب شرق آسيا[1].

مع المحاولات **الروسية** لاستعادة مكانتها في المناطق التي شهدت وجوداً سوفياتياً إبان الحرب الباردة كانت منطقة جنوب شرق آسيا من المناطق التي تسعى روسيا لإقامة روابط معها ترسيخاً لوجودها في آسيا– المحيط الهادئ؛ هذا التوجه الروسي نحو الشرق يهدف إلى تجنب العزلة والعقوبات التي يفرضها عليها الغرب كما أن روسيا تطمح للاستفادة من النمو الديناميكي لمنطقة جنوب شرق آسيا في إنعاش الشرق الأقصى الروسي وسيبيريا بمشاركتها في المؤسسات الإقليمية "ASEAN وARF" من خلال تقديم نفسها كشريك اقتصادي وأمني "Valuable partner"، فضلاً عن العلاقات الثنائية التي تهدف من خلالها لإقامة نظام متعدد الأقطاب مع دول المنطقة منها ماليزيا، إندونيسيا، ميناmar وفيتنام تحقيقا لأهدافها الاقتصادية والسياسية بتحيسن علاقاتها مع دول المنطقة وهي في الغالب علاقات تشمل الجانب الأمني، لتظل العلاقات الاقتصادية الروسية مع الآسيان بنسب منخفضة حيت لم تتعدى اجمالي التجارة الثنائية بين الطرفين 0,7% من إجمالي حجم التجارة في الآسيان لعام 2017[2].

كما نجد **الاتحاد الأوروبي** الذي يعد من الأطراف الدولية التي تولي اهتمام بمنطقة جنوب شرق آسيا والتي تعنى أكثر بمشاكل الأمن التقليدية مع غياب لتواجدها العسكري بالمنطقة، فقضايا السلام والاستقرار من القضايا التي توليها السياسات الأوروبية أهمية قصوى نظراً لتوسع شراكتها التجارية والاقتصادية مع دول منطقة جنوب شرق آسيا، لهذا سعى الاتحاد الأوروبي لتعزيز التعاون في مجال الأمن البحري وتطوير العلاقات الثنائية إلى شراكات استراتيجية منها اجتماع آسيا– أوروبا ASEM وعضوية الاتحاد في ARF (منتدى آسيان الإقليمي)، كما يدعم الاتحاد التكامل الإقليمي في شرق آسيا والتي تجسدت بالتوقيع على معاهدة آسيان للصداقة والتعاون TAC عام 2012[3].

لهذا تعمل الدول الإقليمية "الصين والهند" في منطقة جنوب شرق آسيا جاهدة لتحقيق الريادة والسيطرة بالمنطقة وتستخدم في ذلك كل الوسائل الممكنة "سياسية ديبلوماسية اقتصادية وعسكرية"؛ كما تسعى القوى الدولية من جهة أخرى للإبقاء على تواجدها بالمنطقة الذي يضمن لها مصالحها بإقامتها

[1] كريم حميد، ديناميكيات القوى الصاعدة والمهيمنة، 116– 119.

[2] Dmitry gorenburg, paul schwartz, "russaia’s strategy in southeast asia", ponars Eurasia policy memo 578(2019): 1-3.

[3] Gudrun wacker, "security cooperation in east asia structures trends and limitation", (swp research parer, german institute for international and security affairs, 4 may 2015), 32.

لشراكات مختلفة واعتمادها العديد من السياسات مع القوى الإقليمية بالمنطقة والتي تشمل مختلف الجوانب خاصة منها الأمنية العسكرية والاقتصادية لأجل الحفاظ على مناطق العبور وخطوط الاتصالات البحرية مفتوحة أمام الملاحة والتجارة الإقليمية والدولية، وضمان التدفق المستمر للنفط والغاز عبر نقاط الاختناق الرئيسية في المنطقة أهمها مضيق ملقا الذي يشكل عصب التجارة والشحن البحري الإقليمي والدولي، لهذا لعبت منطقة جنوب شرق آسيا دور في تحديد الأهمية الجيوسياسية التي يتمتع بها مضيق ملقا.

من المناطق الحيوية الأخرى الذي يستدعي ذكرها عند التطرق إلى الأهمية الجيوسياسية لمضيق ملقا، المنطقة الواقعة خلف مضيق ملقا شرقاً، وهي أهم منطقة بحرية تربط العالم البحري لمنطقة الشرق الأوسط وشبه القارة الهندية بشمال شرق آسيا وهي بحر الصين الجنوبي والذي سنتعرف على أهميته الجيواستراتيجية وأهم العوامل التي منحته هاته المكانة.

الفرع الثاني: جيوسياسية بحر الصين الجنوبي:

يعد بحر الصين الجنوبي "الحوض الثمين" أحد البحار الأكثر أهمية وتأثيراً في حركة الملاحة البحرية سواء تعلق الأمر بأساطيل دول المنطقة أو الدول الكبرى ذات المصالح الاستراتيجية هناك، هذه الأهمية التي ترتبط بموقعه الجغرافي الفريد والمتنوع والتي انعكست على مكانته ودوره الجيوسياسي بالمنطقة، وهذا ما سيتم توضيحه في هذا الفرع من خلال التطرق إلى الموقع الجغرافي لبحر الصين الجنوبي وأهميته الجيوسياسية التي يتمتع بها، والتي كانت من أهم أسباب زيادة حدة النزاعات البحرية به لأجل فرض الهيمنة والسيطرة وتحقيق أكبر قدر من المكاسب والفرص.

- **الموقع الجغرافي لبحر الصين الجنوبي:**

يمتد بحر الصين الجنوبي إلى غرب المحيط الهادي بين منطقة جنوب شرق آسيا وتايلاند والفلبين وبروناي، ويرتبط غرباً مع أهم مضيق بالمنطقة "مضيق ملقا"، أما شرقاً فيربطه مضيق تايوان مع بحر الصين الشرقي ويشمل المنطقة الممتدة من سنغافورة إلى مضيق تايوان لتقارب مساحته

حوالي800000 كلم[12] ويصل عمقه إلى 245,5 م، يشكل الجزء الشمالي 50% من المساحة التي يشغلها البحر وهو الخط البحري الاستراتيجي الرابط بين منطقتي جنوب شرق آسيا وشرق آسيا[2].

يعد بحر الصين الجنوبي من البحار الشبه مغلقة حيث يمتد إلى جزيرة تايوان شمالاً وجزيرتي كاليمانتان وسومطرة جنوباً، كما يطل على أرخبيل الفلبين شرقاً وشبه جزيرة الهند وشبه جزيرة الملايو غرباً[3]؛ يضم البحر مجموعة من الجزر المتناثرة في أرجاء مياهه والبالغ عددها 5000 جزيرة على مساحة 8000 كلم[2] والتي لها أهمية جيواستراتيجية لارتباطها بالمصالح التجارية والاقتصادية للعديد من الدول، وتنقسم هذه الجزر إلى أربع مجموعات والتي تشكل 30% من الجزر الموجودة في بحر الصين الواسع وهي: الجزر الشرقية وتسمى دونغشان الجزر الغربية تسمى شيشا، والجزر الوسطى والمسماة تشونغشا وأخيراً الجزر الجنوبية وتسمى نانشا والواقعة أغلبها على الساحل الصيني[4]، وهي الجزر المشكلة لحدوده وشواطئه الرملية وتعد جزر نانشا أكثرها عدداً وأوسعها نطاقاً في بحر الصين الجنوبي[5].

– الأهمية الجيوسياسية والجيواقتصادية لبحر الصين الجنوبي:

يظم بحر الصين الجنوبي أهم الممرات البحرية التي تمر عبرها كل الخطوط الملاحية الواصلة بين شرق وجنوب شرق آسيا ومختلف مناطق العالم وأهمها مضيق ملقا، بالإضافة إلى مضيقي سوندا ولومبوك؛ وتعود أهميته الجيوسياسية إلى هيمنته على منطقة جنوب شرق آسيا وتواجده على مشارف الممرات البحرية المتحكمة في حركة الملاحة الدولية، لهذا أصبحت السيطرة على هذا البحر تمثل أهم طموحات المخططين الاستراتيجيين الإقليميين والدوليين، وفي هذا الصدد يشير "نيكولاس سبيكمان" Nicholas Spykman إلى أهمية بحر الصين الجنوبي والتي تماثل أهمية البحر الأبيض

---

[1] قاسم نافل، التنافس الطاقوي في ظل الصراعات،91.

[2] مجيد بكري، بحر الصين الجنوبي، 19.

[3] مكتب الاعلام التابع لمجلس الدولة لجمهورية الصين الشعبية، تمسك الصين بحل النزاعات المعنية بينها وبين الفلبين في بحر الصين الجنوبي عبر التفاوض، مكتب الاعلام، يونيو 2016، من موقع على الأنترنيت:
https://www.fmprc.gov.cn/ce/cejo/ara/dtxw/t1381320.htm، اطلع عليه بتاريخ:2020/03/26، بتوقيت:22:12 سا.

[4] كريم حميد، ديناميكيات القوى الكبرى والصاعدة المهيمنة، 91–92.

[5] مكتب الاعلام التابع لمجلس الدولة لجمهورية الصين الشعبية، تمسك الصين بحل النزاعات.

المتوسط ليطلق عليه تسمية البحر المتوسط الآسيوي ما جعل منه محل اهتمام متزايد لدى الدول الإقليمية والكبرى[1].

كما يعد بحر الصين الجنوبي من أكثر المناطق البحرية استراتيجية في العالم حيث به حركة مرور هائلة لاعتباره المخرج الوحيد لعبور العديد من السفن التجارية خاصة السفن الروسية المتجهة إلى مختلف أنحاء العالم؛ فنجد أنه من جهة الشمال هو الممر الوحيد الملزم للسفن الروسية خاصة في فصل الشتاء مع ظاهرة الاحتباس الحراري وذوبان الجليد فضلاً عن النزاعات الإقليمية الكامنة في بحار أوخوتسك ولايتيف وبارنتس وما يترتب عنها من عرقلة لحركة الملاحة البحرية بالمنطقة، ليبقى بحر الصين الجنوبي في هذه الحالات المنفذ البحري للسفن الروسية إلى وجهتها الأخيرة للمياه الدافئة، وقد أشار روبرت كابلان في كتابه مرجل آسيا: "بحر الصين الجنوبي ونهاية الاستقرار في إقليم المحيط" إلى أهمية بحر الصين الجنوبي كونه يعد بمثابة نقطة الارتكاز الجغرافي للتنافس الأمريكي– الصيني والذي ستتحدد أهميته بشكل خاص من خلال مدى التركيز الأمريكي على هذا النطاق من عدمه مشيراً إلى أن إهمال الولايات المتحدة لهذا النطاق الجغرافي وباقي الاطار المتعلق بالمحيط الهادي من الأخطاء الاستراتيجية التي ستقود مستقبلاً إلى تغيير موازين القوى في العالم[2].

ما زاد من أهمية بحر الصين الجنوبي الجيوسياسية والجيواقتصادية هو احتواه على مخزونات هائلة من المواد الهيدروكاربونية (النفط والغاز الطبيعيين)، حيث تصل احتياطات المواد الطبيعية إلى حوالي 11 مليار برميل من النفط و 901 تليون قدم[3] من الغاز الطبيعي والعديد من الاحتياطات الغير مكتشفة[3].

كما أنه يضم العديد من الجزر المهمة لصيد الأسماك وإقامة القواعد العسكرية، بالإضافة إلى الجزر والشعاب المرجانية الخنادق والقمم المغمورة بالمياه ما جعله محل مطالبة من قبل العديد من دول المنطقة والتي دخل البعض منها في نزاعات وتوترات حدودية نتيجة تباين مطالبها ومواقفها اتجاهه

[1] مجيد بكري، بحر الصين الجنوبي، 1973.
[2] المرجع نفسه، 1984.
[3] David Revelo, "How can the United States counter China’s claims in the South China Sea?", eloutsider, Universidad San Francisco de Quito USFQ (2021): 76-77.

كالنزاعات البحرية القائمة بين الصين والدول المجاورة لها في المنطقة، لأن الصين تعتبره النطاق الجغرافي التابع لأمنها القومي خاصة بعدما تحولت إلى أكبر مستورد للطاقة في المنطقة[1].

بالإضافة إلى ذلك يمر عبر بحر الصين الجنوبي أزيد من نصف حركة الناقلات العملاقة لهذا يصنف من أكثر البحار الدولية ازدحاماً في العالم ما زاد من أهميته الجيواقتصادية، إذ يبحر عبره أزيد من نصف الأسطول التجاري العالمي؛ وفي مقارنة مع قناة السويس نجد أنه ينقل ما حجمه ثلاث أضعاف النفط والغاز الطبيعي المسال الذي يمر عبر القناة، وخمسة عشرة مرة أكثر من حمولة قناة بنما القادمة من الخليج الفارسي باتجاه اليابان وكوريا الجنوبية وتايوان، حيث تصل إمدادات الغاز الطبيعي اليابانية والتايوانية عبر بحر الصين الجنوبي إلى ما نسبته 60%[2].

يتصل ببحر الصين الجنوبي ما يقرب أكبر عشر طرق تجارية بحرية في العالم، كما يوجد به 536 ميناء بحري حيث يمر عبره حوالي ثلث 3/1 سفن التجارة العالمية، لهذا يعد البحر ثاني أكثر الطرق التجارية الدولية ازدحاماً بمعدل 150 إلى 200 سفينة يومياً كما أنه يعد شرياناً بحرياً حيوياً للتجارة الدولية، حيث تقدر قيمة البضائع التي تنقلها السفن عبره بأزيد من 05 ترليون دولار سنوياً[3].

وفقاً لتقرير صادر عن مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية لعام 2016 فإن ما يقرب 874 مليار دولار من الصادرات الصينية مرت عبر بحر الصين الجنوبي في مقابل 83 مليار دولار من الصادرات الأمريكية، لترتفع قيمة صادرات كل من كوريا الجنوبية واليابان وألمانيا عبر بحر الصين الجنوبي إلى 249 مليار دولار بالنسبة لكوريا الجنوبية و141 و117 مليار دولار لكل من صادرات اليابان وألمانيا على التوالي[4].

في عام 2018 مر أزيد من 30% من تجارة النفط الخام البحري أي حوالي 15 مليون برميل يومياً وأزيد من 90% من هذه التجارة تمر عبر مضيق ملقا إلى بحر الصين الجنوبي، كما يمر حوالي 1,4 مليون برميل يومياً من النفط الخام عبر المضيق إلى سنغافورة والساحل الغربي لشبه جزيرة ماليزيا ولاعتباره الطريق التجاري البحري الرئيسي فقد شكلت شحنات النفط الخام للدول الإقليمية المطلة على

---

[1] كريم حميد، ديناميكيات القوى الكبرى الصاعدة والمهيمنة، 91.

[2] Teshu singh, "south china sea emerging security architecture", ipcs special report, 2012: 3, in: 23/03/2020, 22:35h.

[3] فلاح، الاستراتيجية الأمنية الامريكية الجديدة، 40–42.

[4] Greco, the strait of malacca.

البحر إندونيسيا وماليزيا وسنغافورة نسب معتبرة من اجمالي شحنات النفط عبر بحر الصين الجنوبي، إذ بلغت شحنات كل من ماليزيا وإندونيسيا معا 5% ، لتشكل سنغافورة 2% من شحنات النفط الخام التي مرت عبر بحر الصين الجنوبي لعام 2018[1].

كل ذلك جعل من بحر الصين الجنوبي محل اهتمام العديد من الدول لأهميته الجيوسياسية والجيواقتصادية والتي تعود إلى موقعه الجغرافي المتميز الواصل بين أهم محيطات وبحار العالم وغناه بالثروات الطبيعية "النفط والغاز الطبيعي" وهو الاتصال الذي يتحقق مباشرة عبر مضيق ملقا، ما جعل منه أهم نقطة لالتقاء طرق إمدادات الطاقة والمواصلات التجارية البحرية، ليصبح بذلك بحر الصين الجنوبي مركز ثقل وعمق استراتيجي للعديد من الدول تسعى جاهدة إلى إحكام قبضتها عليه.

فالدول القادرة على إحكام قبضتها على جزره وموارده الطبيعية سيكون لها المقدرة على التحكم في مجمل النطاق الجيوسياسي لآسيا– المحيط الهادئ وبالتالي التحكم في نقاط العبور الرئيسية بالمنطقة والسيطرة على مضيق ملقا الذي يعد أهم هذه النقاط وأكثرها حساسية لعبور السفن التجارية وناقلات النفط الإقليمية والدولية، فهو بمثابة القلب النابض للمنطقة لهذا لعب بحر الصين الجنوبي دوراً بارزاً في تحديد الأهمية الجيوسياسية التي يتمتع بها مضيق ملقا في المنطقة.

الفرع الثالث: الأهمية الجيواستراتيجية لمنطقة المحيطين الهندي والهادئ:

من المناطق الجغرافية الأخرى التي تضفي على مضيق ملقا أهمية جيوسياسية ولها دور في تحديد تأثير الجغرافيا الطبيعية للمضيق والمناطق المجاورة له على سياسات القوى الإقليمية والدولية منطقة المحيطين الهندي والهادئ، والممتدة طبيعياً إلى الجزء الشرقي من المحيط الهندي منه إلى غرب المحيط الهادئ والواصل بينهما مضيق ملقا، وهي أهم منطقة لتقاطع التجارة الدولية حيث يمر عبرها حوالي 32,2 مليون برميل من النفط الخام سنوياً كما تأتي 40% من الصادرات العالمية من المنطقة وبهذا تعد منطقة المحيطين الهندي والهادئ مركزية للملاحة البحرية والأمن والأنشطة البيئية ما جعلها محل صراع بين القوى البحرية الإقليمية والدولية "الصين، الهند، استراليا، اليابان، دول جنوب شرق آسيا والولايات المتحدة الأمريكية"[2].

---

[1] قاسم نافل، التنافس الطاقوي في ظل الصراعات الاقليمية والدولية، 96–97.

[2] Joseph tertia, anak agunb panyu periota, "maritime security in the indo- pacific issues challenges and prospects", 1-2.

يقع المحيط الهندي على مفترق طرق أفريقيا آسيا وأستراليا والذي يضم أهم نقاط الاختناق الرئيسية " مضيق هرمز، ملقا وباب المندب"، كما تلعب جزره دوراً حيوياً على طول خطوط الاتصالات البحرية من خلال تسهيل العبور للقوات البحرية وقيامها بالدوريات وتأمين المناطق البحرية، كما يمر بالمنطقة أكثر من 75% من التجارة البحرية العالمية و50% من عمليات نقل النفط العالمية يومياً[1].

فالحديث عن الأهميته الجيوسياسية لمضيق ملقا تستدعي التعرف على المحيط الهندي IOR الواقع إلى المخرج الغربي لمضيق ملقا باعتباره ثالث أكبر محيطات العالم ويغطي حوالي 20% من سطح المياه في العالم، والذي يتميز بأهمية اقتصادية وأمنية لأصحاب المصالح الإقليميين والدوليين وتتركز الأهمية الجيواستراتجية للمحيط الهندي في أربعة أبعاد رئيسية هي كالآتي:

1) يعد المحيط الهندي رئيسي للتجارة والطاقة لأنه يتوسط الاقتصاديات والموانئ التجارية الرئيسية للدول في شمال المحيط الأطلسي وآسيا والمحيط الهادئ؛
2) يشكل أكبر سوق بضم حوالي ملياري شخص ضمن شبكة واسعة من 32 دولة ساحلية وأسواق متنامية، فهو موطن للأسواق الناشئة لأكبر ثلاث دول اكتظاظا بالسكان "الهند، باكستان وبنغلادش"؛
3) من المتوقع أن يوفر المحيط الهندي ممرات برية استراتيجية للأسواق والموارد في المناطق النائية في أوراسيا، شمال جنوب آسيا، آسيا الوسطى، جنوب غرب وغرب الصين وغرب بحر قزوين؛
4) كما يعد المحيط الهندي من المحيطات الغنية بالموارد الطبيعية والتي تشمل معادن الأرض النادرة، الوقود الأحفوري، الثروة السمكية، كما أنها منطقة متنوعة إلى حد كبير وتوجد بها العديد من التحديات الأمنية التقليدية وغير التقليدية كالمنافسات الجيوسياسية بين الهند، باكستان الصين، الولايات المتحدة، إسرائيل، المملكة العربية السعودية، النزاعات المسلحة في الشرق الأوسط والصراع الطائفي، علاوة على ذلك التحديات الأمنية غير التقليدية والعابرة للحدود في نقاط الاختناق الرئيسية بالمحيط أبرزها القرصنة البحرية، الإرهاب، الإتجار بالمخدرات، الجريمة المنظمة والتدهور البيئي فضلاً عن الكوارث الطبيعية والبشرية[2].

[1] Priyanjoli ghosh, "india's indian ocean region strategy", journal of indo-pacific affairs (2020): 146.
[2] Richard gyasi, fei sue and laura salman, "21 st century maritime silk road security effects ways forward in the european union" (Stockholm international peace research institute: sipri, 2018), 34-36.

ما يزيد من أهمية المحيط الجيواستراتيجية هو إشرافه على 30 مضيق وقناة داخل مياهه أو ضمن المسطحات المائية المجاورة له، ومن بين أهم هذه المضائق البحرية "قناة السويس، خليج عدن مضيق هرمز، مضيق ملقا، مضيق سوندا ومضيق لومبوك" وهي نقاط الدخول والخروج إلى المحيط الهندي منه إلى المحيطات والبحار الأخرى[1].

فالأهمية الجيواستراتيجية للمحيط الهندي تعود إلى الأهمية الجيوسياسية للدول المطلة عليه فمن الشمال نجد شبه الجزيرة العربية ومن الشرق أستراليا والجزر الإندونيسية، أما من الغرب فتطل عليه دول أفريقيا الشرقية وجنوبها؛ كما أنه يضم عدداً كبيراً من الجزر والمضائق البحرية التي تشكل نقاط عبور استراتيجية للتجارة والنقل البحري وحركة السفن التي تنقل البترول والغاز الطبيعي من الشرق الأوسط إلى آسيا غرباً ومن هناك إلى الشرق الأقصى "الصين واليابان"، كما أن المحيط الهندي يشكل اليوم مسرحاً لحركة الأساطيل البحرية للعديد من الدول بحكم التنافس العالمي على منابع الطاقة وتأمين وصولها للدول الكبرى "الولايات المتحدة، أوروبا، دول آسيا الشرقية" لاعتبار أن العديد من الدول ترتبط بالمحيط عبر خطوط أنابيب نقل الطاقة[2].

إلى الجانب الشرقي من المحيط الهندي نجد المحيط الهادئ الذي يعد أكبر المحيطات غنى بالموارد الطبيعية والطاقوية والمساهم الرئيسي في الاقتصاد العالمي، حيث يمر أكثر من نصف التجارة العالمية عبر طرق وخطوط الاتصالاتها البحرية ويبلغ الناتج المحلي للمنطقة حوالي 39 ترليون دولار وهو ما يعادل 56% من ناتج الاقتصاد العالمي؛ لتشكل بذلك المنطقة مركز ثقل سياسي واقتصادي بصعود أهم قوتين في المنطقة (الصين والهند) منافسة بذلك التواجد الأمريكي ومهددة لمصالحه؛ كما تضم منطقة المحيط الهادئ أكثر من نصف سكان العالم وتمتاز بتنوع مناخي وبيئة طبيعية وجغرافية متنوعة ما بين جبال الهمالايا والمناطق الاستوائية والنظام البيئي البحري المتميز؛ زد على ذلك التنوع العرقي واللغوي والتاريخي كل ذلك ساهم في زيادة أهمية المنطقة الجيوسياسية والجيواقتصادية عبر العصور القديمة إلى وقتنا الحالي[3].

---

[1] Ibid, 38.

[2] صفراوي فاطمة، فودي مصطفى كمال، "البعد الاستراتيجي للهند وباكستان في آسيا"، الثقل الأسيوي في السياسة الدولية (محددات القوة الأسيوية)، ط1، اصدارات المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، ألمانيا، 2018، 277.

[3] Khushboo ejaz, Umbreen javaid, "u.s. indo pacific policy: response of regional states " journal of political studies 25 (2018): 157-158.

لتشكل بذلك مصادر الطاقة والموارد الطبيعية والقوة الاقتصادية والعسكرية عوامل قوة منطقة المحيط الهادئ لهذا فأي تحول في القوة الجيوسياسية للمنطقة سيؤثر على الجغرافيا السياسية للعالم بأسره.

ترجع الأهمية المتزايدة لمنطقة المحيط الهادئ لاعتبارها منطقة ربط بين الشرق والغرب عبر مضيق ملقا وتوسع الاقتصاد الصيني في المنطقة لاعتماد بكين سياسة حزام واحد طريق واحد، لتصبح طبيعة الصراع في القرن الحادي والعشرين قائمة على أسس جيوسياسية، جغرافية واقتصادية أكثر منها على الحرب الفعلية والباردة أو الحرب الإيديولوجية[1].

في محاولة لاسقاط نظريات المجال الحيوي الجيوبولتيكي على مضيق ملقا تأكيداً على أهميته الجيوسياسية، نجد أنه وسيلة الربط والاتصال ما بين المحيطين الهادئ والهندي من جهة وبحر الصين الجنوبي والمحيط الهندي عبر بحر أندمان من جهة آخرى.

ليشكل بذلك المضيق نقطة اختناق رئيسية تقصر المسافات بين جانبي الكرة الأرضية الشرقي والغربي وهو الطرح الذي ينطبق على فكر ماهان الذي تناول أهمية البحار حول العالم، من جانب آخر نجد أن مضيق ملقا يمثل منطقة القلب أو منطقة قلب العالم الشبيهة بمنطقة القلب التي تناولها ماكيندر في دراساته باعتباره المحور الجغرافي وأهم نقطة استراتيجية في منطقة جنوب شرق آسيا ليشكل بذلك القلب النابض للمنطقة بأكملها، وهو القلب التي تزيد أهميته الجيوسياسية بإضافة البحار والمحيطات والمناطق المحيطة أو ما يسمى بالأرض الهامشية "الريملاند" عند سبيكمان والتي تضم كل من الصين الهند، دول جنوب شرق آسيا، الشرق الأوسط أوروبا الغربية لما تزخر به من موارد طبيعية ومجال بحري مهم للتجارة البحرية والنقل الدولي كلها عملت على زيادة مكانة وأهمية المضيق الجيوسياسية.

ليضفي بذلك المضيق تأثيراً في سياسات واستراتيجيات الدول المشاطئة والقوى الإقليمية والدولية وهي السياسات التي سيتم التعرف على أهمها في ثنايا الفصل الأخير من الرسالة.

لنختم هذا العنصر بقولنا أن الموقع الجغرافي لمضيق ملقا والذي يتوسط نقطة الوصل بين المحيطين الهندي والهادئ زادت من أهميته الجيوسياسية في أهم نطاق جغرافي، كما أن الموقع الذي يحظى به المضيق باعتباره ممر بحري ينتمي إلى منطقة جنوب شرق آسيا وما تزخر به المنطقة من ثقل إقليمي ودولي، وكونه الواصل بين أكبر وأهم محيطين في العالم ولانفتاحه شرقاً على أهم بحر في

[1] Ejaz, other, u.s. indo pacific policy, 162-163.

المنطقة "بحر الصين الجنوبي" وبحر أندمان غرباً البوابة إلى المحيط الهندي كلها عوامل رسمت معالم الأهمية الجيوسياسية التي يتمتع بها المضيق إقليمياً ودولياً وأضفت عليه معايير جيواستراتيجية ميزته عن باقي المضائق البحرية في المنطقة والعالم.

لتشكل المضائق البحرية في منطقة مضيق ملقا هي الأخرى محددات رئيسية لرسم معالم الأهمية الجيوسياسية لمضيق ملقا والتي سيتم التطرق إليها في الفرع الموالي.

الفرع الرابع: بدائل مضيق ملقا:

نجد أنه من أهم العوامل في المنطقة التي تحدد الأهمية الجيوسياسية لمضيق ملقا هي وجود مجموعة من المضائق البحرية التي صنفت في العديد من كتابات الباحثين والمختصين في قضايا الشأن الآسيوي على أنها تشكل بدائل لمضيق ملقا في منطقة جنوب شرق آسيا والعالم.

لاعتبار أن مضيق ملقا مهم في حركة التجارة الإقليمية والدولية وأي تدخل في التدفق الحر لحركة الشحن عبره سيكون لها أضرار وخيمة على التجارة والاقتصاد العالمي ككل، ولأن الإبحار عبر مضيق ملقا أكثر ملائمة بالنظر إلى الخصائص الجغرافية البحرية لمنطقة جنوب شرق آسيا فأي إغلاق أو ضرر بهذا الممر البحري سيضطر سفن الشحن لاجتياز طرق بحرية أخرى كطريق لومبوك، سوندا ماكاسار وقناة كرا عبر المياه الأرخبيلية لإندونيسيا مما يزيد من طول المسافة الملاحية للسفن في رحلتها بين عدن في اليمن ويوكوهاما في اليابان بمقدار 1000 ميل بحري ما يعني تكاليف شحن إضافية قد تتعدى 500000 دولار أمريكي لكل سفينة[1].

ولاعتبار مضيق ملقا من أهم المضائق في العالم فأي اضطراب به سيؤثر على ما يقرب 400 ممر للشحن يربط ما بين حوالي 700 ميناء في جميع أنحاء العالم[2].

لهذا تعد طرق الشحن المرتبطة بمضيق ملقا "مضيق لومبوك، سوندا، قناة كرا" من الممرات البحرية التي تشكل في الغالب بدائل لمضيق ملقا في سياسات بعض الدول لمجموعة من الاعتبارات وهنا يمكن التساؤل عما إذا كانت حقيقة تشكل هذه الممرات البحرية بدائل لمضيق ملقا؛ أم أنها نقاط

---

[1] Bin mahd rusli, a priceless maritime heritage, 04.
[2] Elisenda verlura jariod, "prospection and analysis of new maritime trade nets of asia in the malacca strait" (final project,universitat politècnica de catalunya, barcelona, 2019), 39.

عبور زادت من أهميته ومكانته الجيوسياسية في المنطقة والعالم؟، والإجابة عن هذا التساؤل تستدعي التعرف على هذه البدائل ومكانتها وهي كالآتي:

يعد **مضيق لومبوك** الرابط بين بحر جاوة والمحيط الهندي والواقع بين جزيرتي بالي ولومبوك في إندونيسيا، والذي يستغرق الإبحار عبره حوالي ثلاثة أيام ونصف اليوم، وهي المدة التي تختلف أكيد باختلاف سرعات الإبحار وحالة الطقس والدورة المختارة[1]؛ يصل الحد الأدنى لعرض هذا المضيق إلى حوالي 11,5 ميل بحري وعمق يزيد عن 150م ويبلغ طوله حوالي 600 ميل بحري[2].

لذلك يعد المضيق الأكثر اتساعاً وعمقاً والأكثر أمناً لعبور الناقلات العملاقة حيث تعبره سنوياً ما يزيد عن 3900 سفينة بحمولة تتجاوز 200 ألف طن، والتي يصل حجمها الإجمالي إلى 140 مليون طن وقيمة تصل إلى 40 مليار دولار[3]، لهذا كان على الناقلات التي يتجاوز عمق غطسها 19,8 متر التحويل عبر مضيق لومبوك بسبب قيود العمق في مضيق ملقا[4].

يقع **مضيق سوندا** بين جاوة وسومطرة فهو يربط بين بحر جاوة والمحيط الهندي، تصل ضحالة المضيق إلى 20 متراً في أجزاء من طرفه الشرقي ما يشكل خطر على مرور سفن الحاويات وتأخير رحلتها بيوم ونصف يوم مقارنة بالعبور عبر مضيق ملقا، يبلغ طوله 50 ميلاً بحرياً ويصل عرض المدخل الشمالي الشرقي إلى 15 ميل بحري يتميز بتياراته القوية والعمق المحدود مقارنة بمضيقي ملقا ولومبوك، لهذا نجد أنه لا يستخدم بكثرة في الملاحة الدولية إذ تمر عبره حوالي 3500 سفينة سنوياً محملة بحمولة اجمالية تصل إلى 15 مليون طن[5].

كما يضم المضيق عدد معتبر من الحاويات لأن أغلب الموانئ الرئيسية تقع إلى جانبي هذا المضيق أهمها ميناء تانجونج بريوك[6]، والخريطة الموالية توضح الموقع الجغرافي لبدائل مضيق ملقا وطول واتجاه مسارات خطوط الملاحة البحرية عبرها.

---

[1] Xiaobo qu, qiang meng, "the economic importance of the straits of malacca and singapore: an extreme-scenario analysis", transportation research part e 48(2012): 260.

[2] Ho, the importance and security, 22.

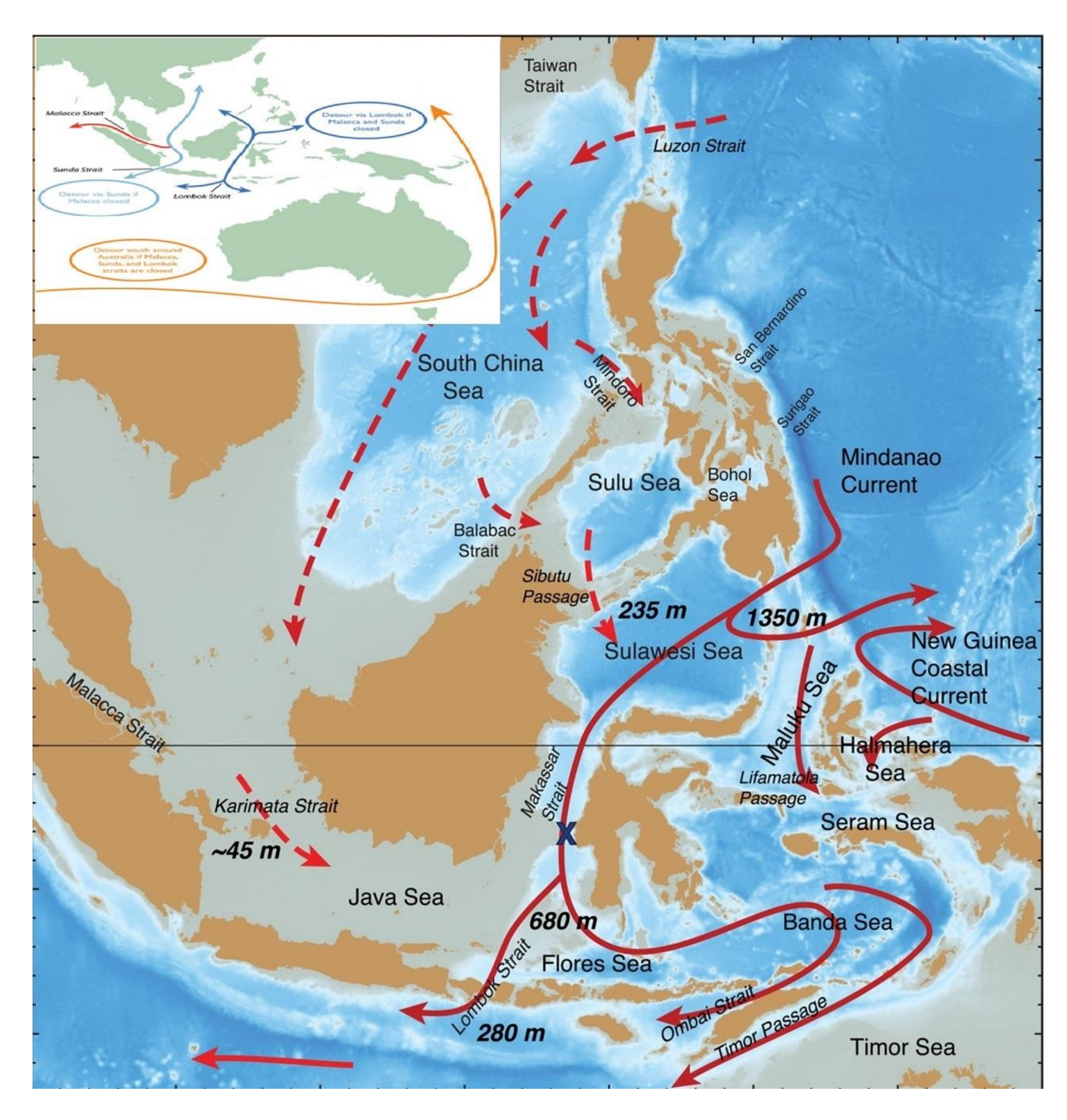
[3] كريم حميد، ديناميكيات القوى الصاعدة والمهيمنة، 97.

[4] Ho, the importance and security, 22.

[5] كريم حميد، ديناميكيات القوى الصاعدة والمهيمنة، 98.

[6] Ho, importance and security, 03.

خريطة رقم13: توضح مسارات خطوط الملاحة البحرية عبر بدائل مضيق ملقا.



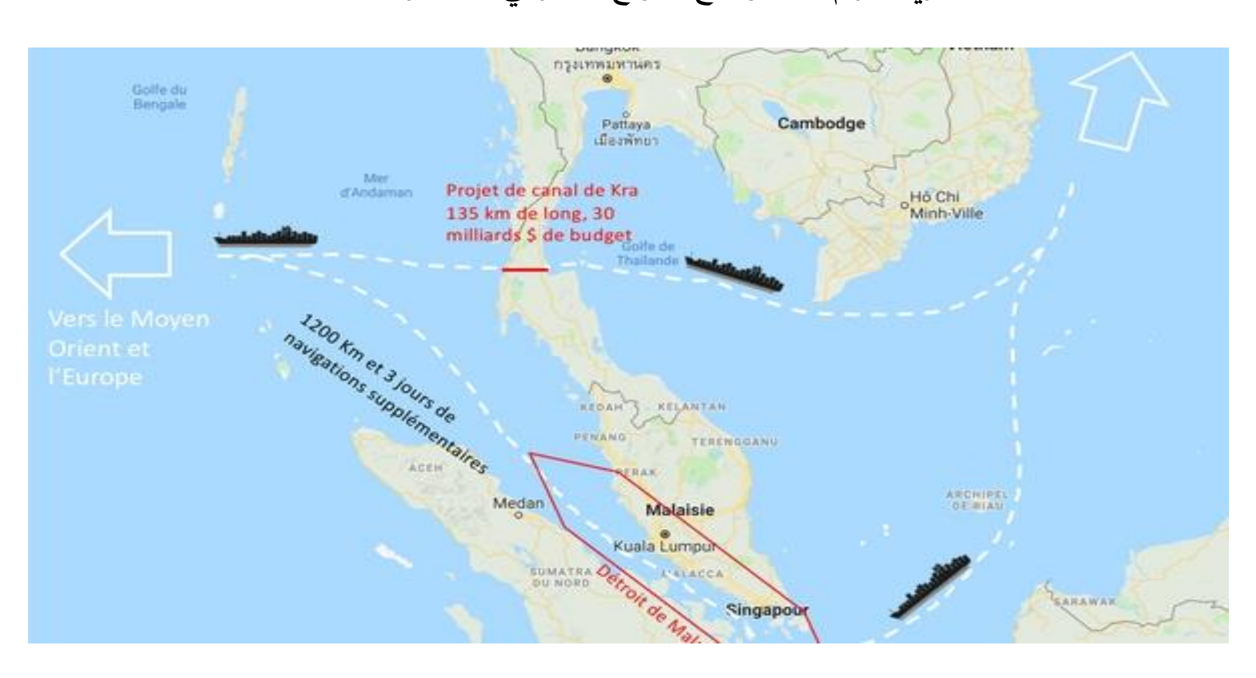
المصدر: بالاعتماد على المصدرين التاليين:

pk mallick, is the naval blockde of the straits of malacca a realistic fir india: an Assessment,centr e for land war far e stud i e s (claws): i s sue br i e f 253 (2020): 04, الخريطة الصغرى

Arnold L. Gordon, others, Makassar Strait Throughflow Seasonal and Interannual Variability: An Overvie, journal of geophysical research: oceans (2019), 3725, web: https://agupubs.onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1029/2018JC014502 الخريط الكبرى

مع زيادة معدلات التهديدات والمخاطر التي تهدد الأمن والسلامة البحرية في مضيق ملقا بدأ النظر في عدة خيارات بديلة لنقل النفط من بينها **قناة كرا** الجسر البري في تايلاند، والتي تم طرحها لأول مرة عام 1977 لتعاود الظهور بعد الأزمة المالية الآسيوية لعام 1997، والخريطة الموالية توضح الموقع الجغرافي للقناة، والتي قدرت تكلفة إنجازها بحوالي 30 مليار دولار أمريكي في مدة زمنية تتراوح ما بين 8 و10 سنوات، ولطول الفترة الزمنية اقترحت الحكومة التايلاندية فكرة "أرض الطاقة الاستراتيجية كوبري" والتي تتضمن بناء نظام طريق سريع لخط أنابيب النفط بطول 230 كلم الرابط بين بحر أندمان وخليج تايلاند في الجزء الجنوبي من تايلاند، لشحن النفط من الشرق الأوسط إلى شمال آسيا والصين بطاقة استيعابية تقدر بـ 20 مليون برميل إلى 40 مليون برميل يومياً بتكلفة إجمالية تقدر بحوالي 600 مليون دولار أمريكي في فترة لا تتعدى السنتين[1].

خريطة رقم14: توضح الموقع الجغرافي لقناة كرا.



Source : pierre-olivier beyrand, "le canal de kra, symbole des ambitions expansionnistes chinoises: les nouvelles routes de la soie (1/2)", 4 juin 2018, https://portail-ie.fr/analysis/1842/le-canal-de-kra-symbole-des-ambitions-expansionnistes-chinoises-les-nouvelles-routes-de-la-soie-12 , in : 04/04/2023, 18 :05h.

[1] X li, maritime law and policy, 12-14.

من البدائل الأخرى المقترحة لمضيق ملقا **خط أنابيب** يمر عبر شمال ماليزيا والحدود الجنوبية لتايلاند والموقع بالشراكة ما بين ماليزيا إندونيسيا والسعودية لعام 2008 لخفض 20% من حركة الناقلات عبر مضيق ملقا[1].

تبقى الحلول البديلة المقدمة وفقاً لما تم التطرق إليه بشكل موجز لها عيوب وسلبيات ومخاوف سياسية واقتصادية بقدر مالها من مزايا على بعض الدول كتايلاند، الصين واليابان ليبقى الخوف الأكبر من نصيب الدول المشاطئة لمضيق ملقا في حال اعتمدت احدى هذه البدائل، كتخوفها من فقدان موانئها المفتوحة أمام حركة الشحن الإقليمي والدولي، زد على ذلك التضارب في المصالح بينها وبين تايلاند كما أن الجسر البري يمس بالمكانة الإقليمية لكل من ماليزيا وسنغافورة[2].

كخلاصة لما تم التطرق إليه عن البدائل المقترحة لمضيق ملقا، نجد أنه وبالرغم من وجود العديد من المشروعات والبدائل التي قد تخفف من حدة التأثير على الاقتصاد العالمي في حال تعرض مضيق ملقا لأي مشاكل، إلا أنها قد لا تستطيع أن تحل محل المضيق وتنافسه من حيث أهميته الجيوسياسية نظراً لكونها لا توفر الامتيازات التي يوفرها مضيق ملقا لتجارة الشحن الإقليمي والدولي، وكون مضيق ملقا الأكثر ملائمة للملاحة البحرية بالمنطقة سواء كانت منها الاقتصادية والتجارية أو العسكرية المتعلقة بمرور الأساطيل البحرية للقوى الإقليمية والدولية.

لتبقى الأهمية الجيوسياسية لمضيق ملقا مرتبطة بموقعه الجغرافي في الفضاء البحري الإقليمي والدولي والتخوف من إمكانية غلقة أو تعرضه للسيطرة من قبل قوة أو قوى متحالفة الأمر الذي سيعرض اقتصاديات الدول المشاطئة الإقليمية والدولية للخطر؛ ولهذا فقد اعتمدت الدول مجموعة من السياسات لمواجهة هذا التهديد والإبقاء على مياه مضيق ملقا مفتوحة أما الملاحة البحرية.

من هنا تتجسد حقيقة الأهمية الجيوسياسية لمضيق ملقا في وضع وتنفيد مجموعة من التدابير والإجراءات والسياسات التي طبقتها الدول المشاطئة والمستخدمة اتجاه المضيق؛ وهذا ما يفسر تأثير أهمية مضيق ملقا في سياسات الدول، وهو التأثير الذي سيتم التطرق إليه في الفصل الثالث من الدراسة من خلال توضيح تأثير أهمية مضيق ملقا الجيواقتصادية والتجارية والأمنية والعسكرية على سياسات

[1] شيماء أحمد عبد الله رضوان، "المحددات الجيوبوليتيكية لأمن الطاقة عبر نقاط الاختناق بالتطبيق على مضيق هرمز دراسة في الجغرافيا السياسية"، المجلة الجغرافية العربية 80(2022): 140.

[2] X li, maritime law and policy, 14.

الدول المشاطئة والإقليمية والدولية والتي تجسد تأثير جغرافية المضيق في رسم وتوجيه سياسات الدول وهو ما يفسر الأهمية الجيوسياسية التي يتمتع بها مضيق ملقا في المنطقة والعالم.

المبحث الثالث: الأهمية الأمنية والعسكرية لمضيق ملقا

يعد مضيق ملقا من المنظور الأمني العسكري ذا أهمية كبيرة في حركة القوات والأساطيل البحرية والناقلات النفطية والسفن التجارية من غرب المحيط الباسيفيكي إلى المحيط الهندي والخليج الفارسي وكونه نقطة اختناق رئيسية بالمنطقة فإمكانية استهدافه وتهديد السفن والناقلات التي تمر عبر مياهه من المسائل المؤكد حدوثها؛ ليصبح الاهتمام بسلسلة التهديدات الأمنية المحتملة التقليدية والحديثة الهدف الرئيسي لضمان حرية الملاحة في مياه المضيق والمناطق المجاورة له.

لتشكل بهذا كل من أعمال القرصنة البحرية، السطو المسلح والإرهاب البحري، القواعد العسكرية الأجنبية، النزاعات البحرية الحدودية التلوث البيئي... وغيرها من التهديدات خطر على الأمن البحري* بمضيق ملقا، لهذا سنتطرق في هذا المبحث إلى توصيف الواقع الأمني بالمضيق من خلال وصف مختلف التحديات والتهديدات التي تمس بسلامته وأمنه البحري.

* يعرف المفكر الأمريكي ماهان الأمن البحري بأنه نظام جيد في البحر لهذا يتطلب حماية التجارة البحرية، كما يستخدم مفهوم الاستخدام السلمي للبحار والذي وضعته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، كما ربطه ماهان بالتفكير الاستراتيجي للقوة البحرية يعرفه على أنه السيطرة على البحر من خلال التجارة البحرية والتفوق البحري يعني التأثير السائد على العالم وهو من العناصر الرئيسية لقوة الدولة وازدهارها، أما بالنسبة لكريستيان بويجر فالأمن البحري يمتد إلى ما وراء البعد التقليدي ويربط الأمن البحري بالعديد من القضايا، كما يعتبره أداة لتحقيق الأمن القومي وكيف تدير الدولة أساطيلها البحرية خارج مياهها الاقليمية والتي تشمل حماية مراكز العمليات البحرية البحث والإنقاذ، منع تسرب النفط، تنظيم المنشآت البحرية وعمليات مكافحة القرصنة والإرهاب البحري، لهذا فالأمن البحري يهتم بادارة الاقتصاد البحري أو ما يسمى بالاقتصاد الأزرق الأخير الذي يستخدم الأمن البحري لخلق بيئة بحرية آمنة بتطبيق القوانين واللوائح وإدارة الموارد البحرية كما يرتبط الأمن البحري بالأمن البشري أو الأمن الإنساني بتقديم مساعدات الإغاثة في حالات الكوارث و بالأمن الغذائي من خلال حماية الثروة السمكية من الصيد الغير مشروع وبحماية البيئة البحرية، للمزيد ينظر: Joseph tertia, anak agunb panyu periota, maritime security in the indo- pacific issues challenges and prospects, 3-4.

المطلب الأول: الجريمة البحرية في مضيق ملقا "أعمال القرصنة، السطو المسلح والإرهاب البحري"

تعد القرصنة والسطو المسلح والإرهاب البحري من الجرائم والأعمال العدائية التي ترتكب في البحار ضد السفن، وتعد القرصنة البحرية ويليها السطو المسلح من الظواهر القديمة قدم تواجد البشر ونشاطهم في البحار ولخطورتها والأضرار التي تلحقها بالسفن وكل ما يتعلق بها من حمولة وأطقم.

فقد اهتمت بها الدول والمنظمات الدولية وأبرمت لأجل مكافحتها العديد من الاتفاقيات والمعاهدات على مر التاريخ لتعرف هذه الأعمال الإجرامية بعض الأوجه الأخرى كالإرهاب البحري حديثاً وهي الجرائم المنتشرة بمضيق ملقا بنسب متفاوتة هو ما سيتم التعرف عليه في هذا المطلب.

تناولت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 القرصنة البحرية في موادها من المادة 100 إلى المادة 107 وقد عرفتها في المادة 100 على أنها: "عمل غير قانوني في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج الولاية القضائية لأي دولة وتلزم الجميع على التعاون إلى أقصى حد ممكن في قمعها" ولا يمكن وصف أي فعل على أنه من أعمال القرصنة إلا إذا اشتمل على الخمسة عناصر الآتية:

- أن يكون هناك عنف أو احتجاز أو سلب،
- أن يحدث في أعالي البحار وهي المنطقة التي لا تتمتع فيها الدول بالسيادة عليها؛
- ضرورة تورط سفينتين في الحادثة (سفينة القرصنة والسفينة المستهدفة)؛
- مكاسب العملية تعود للمنفعة الخاصة؛
- يجب أن تكون السفن المستخدمة في أعمال القرصنة من السفن الخاصة (فالسفن البحرية الحكومية هجومها ليس من أعمال القرصنة إلا في حال ارتكابها لأحد الأفعال المذكورة في المادة 101 الموالية)[1].

نصت المادة 101 من اتفاقية البحار والمحيطات على الأعمال التي تعد قرصنة وهي كالآتي:

- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو عمل سلبي يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ويكون موجهاً في أعالي البحار ضد سفينة أو

[1]Amri, Combating maritime piracy, 9.

طائرة أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة أو ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة؛

- أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال أو يسهل على ارتكابها[1].

كما عرفت القرصنة البحرية في اتفاقية "قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة" Suaconvention On The Suppression Of Unlawful Act Against The Safety Of Navigation وهي من الوسائل القانونية التي استخدمت لمكافحة الأعمال الغير مشروعة في البحار ووفقا للمادة 03 من الاتفاقية تحدد الأعمال الغير مشروعة بما فيها القرصنة البحرية في النقاط التالية:

أ- أي محاولة غير قانونية لأي شخص للاستلاء على السفينة أو السيطرة عليها بالقوة أو التهديد أو التخويف؛

ب- القيام بعمل من أعمال العنف ضد شخص على متن السفينة إذا كان من المحتمل أن يعرض هذا العمل سلامة ملاحة السفينة المستهدفة؛

ج- كل عمل من شأنه تدمير وإلحاق الضرر بالسفينة أو حمولتها والذي يعرض سلامة ملاحة السفينة للخطر؛

د- الأعمال على ظهر السفينة التي تسبب إلحاق ضرر بالسفينة وحمولتها؛

ه- الأعمال التي تؤدي إلى تدمير مرافق الملاحة البحرية؛

ز- في حالة جرح أو قتل أي شخص ونقل المعلومات الكاذبة وغيرها من الأعمال التي تمس بسلامة ملاحة السفينة والدولة هي المسؤولة عن محاكمة أو تسليم مرتكبي الأعمال العدائية أو الإجرامية المنصوص عنها في المادة 3 من الاتفاقية[2].

كما تعرف المنظمة البحرية الدولية IMB القرصنة والسطو المسلح على أنهما عمل من أعمال الصعود على متن سفينة أو محاولة الصعود على متنها بقصد واضح لارتكاب سرقة أو أي جريمة أخرى بقصد أو عن قدرة واضحة في استخدام القوة لتعزيز ذلك الفعل، وضمن هذا التعريف لا يندرج الإرهاب

[1] سارة يونس، "أمن الممرات المائية في العالم: مضيق ملقا نموذجاً" (رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا في العلوم السياسية والإدارية، الجامعة اللبنانية، 2018)، 27-28.

[2] Amri, Combating maritime piracy, 10-11.

البحري لأن الأخير يكون لغرض تحقيق أهداف خاصة سياسية أو عامة، لكن يمكن للتعريف أن يشتمل على هجمات الإرهابيين البحرية، فحسب المنظمة البحرية الدولية أنه ما كان يحدث في مضيق ملقا هي في الواقع أعمال سطو مسلح ضد السفن[1].

الإرهاب البحري هو الذي يشمل في الغالب الأعمال الموجه سياسياً ويستهدف سلامة السفينة وخطوط الاتصالات البحرية دون أن تتعرض البضائع والطاقم لسرقات أو أضرار كبيرة؛ ولأن معظم الموانئ في المضيق ليس لديها التسهيلات اللازمة للقيام بعمليات التفتيش إلا ما يتم مراقبته وفحصه على مستوى بعض الموانئ والذي لا تتجاوز نسبته 15% من سفن الحاويات الأمر الذي يسهل من احتمالية وقوع الهجومات الإرهابية في مضيق ملقا ومنطقة جنوب شرق آسيا[2].

من التعاريف التي توضح الفرق بين القرصنة والسطو البحري على أن القرصنة تحدث في المياه الدولية بينما السطو البحري يكون في المياه الوطنية، وهي من القضايا المحلية التي تحدث في الغالب في شكل سرقات صغيرة في الموانئ والمراسى، بينما القرصنة البحرية تقوم بها جماعات منظمة ومجهزة بالأسلحة والمراكب السريعة لسرقة الشحنات واختطاف أطقم السفن[3].

يلاحظ من تعريف المنظمة البحرية الدولية للقرصنة البحرية أنها لا تفرق بين أعمال وهجمات القرصنة والسطو المسلح لتشابه مكان ارتكاب العملية أولاً وهو السفينة والغاية من العملية ثانياً وهو ارتكاب فعل السرقة أو الجريمة كما تستبعد الأعمال الإرهابية لاختلاف أهدافها عن التعريف الذي قدمته.

أما في التعريف الثاني فيلاحظ تمييزه بين القرصنة البحرية والسطو المسلح والذي يرجعه إلى طبيعة المياه والحدود التي ترتكب فيه هذه الأعمال؛ ليبقى القول أن ما يهمنا بعد التطرق لهذه التعاريف أن نفهم أن كل من القرصنة البحرية والسطو المسلح والإرهاب البحري من الأعمال غير القانونية والتي ترتكب في البحار تتميز بممارسة العنف بقصد السرقة أو ارتكاب جريمة من شأنه أن يعرض سلامة وأمن الملاحة البحرية للخطر، ليبقى الدافع وراء هذه الجرائم هو نفسه بغض النظر عن التعاريف المتعددة لها.

---

[1] David chong, securitising piracy and maritime terrorism, 53.
[2] You ji, "dealing with the malacca dilemma: china's effort to protect its energy supply", strategic analysis 3 (2007): 471.
[3] Sheldon w.simon, "safety and security in the malacca straits: the limits of collaboration", Asian security 1 (2011): 33.

تمارس في المضيق ثلاثة أشكال من القرصنة البحرية، حيث يعد النوع الأول من السرقات العرضية لبعض المعدات والأشياء الثمينة والطعام، فعند رسو السفينة يتعرض لها السكان المحليون في قوارب صغيرة وفي الغالب ما يكونون مسلحين بالبنادق والسكاكين؛ أما الشكل الثاني للقرصنة بالمضيق فيحاول فيه القراصنة السطو على الشحنة بأكملها وفي الغالب يكون الاستيلاء على السفن التي تكون محملة بالخشب وزيت النخيل؛ أما بالنسبة للنوع الثالث فهو الأكثر تنظيماً واحترافية حيث يتم اختطاف السفن من قبل جماعات اجرامية تستأجرهم هذه المنظمات فيقومون بتغيير لون وإسم السفينة وعلمها وبيع حمولتها في مكان آخر، وفي الغالب ما تتم عملية رشوة ضمن أطقم السفن ما يسهل على القراصنة تنفيد عملية السطو والاستلاء وتنفيد هجومهم بنجاح[1].

تشكل القرصنة البحرية في مضيق ملقا وتحديداً في أضيق نقطة له والتي يبلغ عرضها 1,5 ميل بحري أي ما يقارب 2,8 كلم تهديداً خطيراً للأمن والتنمية على الصعيدين الإقليمي والدولي، وهي في الغالب قرصنة ناتجة عن الفقر[2] ما نجم عنه تفشي للقرصنة البحرية بمياه المضيق ملقا، والتي عرفت ذروتها في الفترة الممتدة ما بين أوائل التسعينات إلى السنوات الأولى من الألفية، حيث كان هناك حوالي 25 هجوما عام 1994 و220 عام 2000 ليصل إلى 150 هجوم بحلول عام 2003[3].

لتتراوح نسبة الهجومات التي تعرضت لها السفن في المضيق بين 0,06% إلى 0,09% في الفترة ما بين 2000 و2004 [4]، أين وصل العدد الإجمالي لهجمات القرصنة في مضيق ملقا عام 2004 إلى ما يقرب 45 هجوماً ما بين هجمات تقع في الموانئ وهجمات على السفن أثناء العبور في الممر البحري على اعتبار أن السفن العابرة هي الأكثر عرضة للهجوم من السفن التي تكون راسية في الموانئ[5].

[1] Heide gerstenberger,"piracy in the straits of malacca", the straits of malacca : knowledge and diversity, Eds. Solvay gerke,hans-dieter evers (researchgate, 2008), 26-27.
[2] Solvay gerke, "introduction to a dynamic region the straits of malacca", the straits of malacca : knoowledge and diversity,eds. Solvay gerke, hans-dieter evers (reasearchgate, 2008): 03.
[3] Ebook sailing guide, strait of malacca (east), 2023, 02, web:https://www.sea-seek.com/ebook/strait_of_malacca__east.pdf, in: 02/02/2022, 10:00h.
[4] Bin moh rasli, protecting vital sea lines of communication, 81.
[5] Joshua, importance and security of regional sea , 31-31.

أما بين عامي 2001 و2007 فقد تم الإبلاغ عن 236 حادث في المضيق، حيث شكلت حوادث الحاويات ما نسبته 31% من إجمالي الحوادث المبلغ عنها مع ما يقرب 69% من الخسائر البحرية[1].

انخفضت عدد الهجمات إلى 79 هجوم بحلول عام 2005 و50 حادث عام 2006[2] حتى منتصف ديسمبر 2006 تم الإبلاغ عن 18 هجوماً استهدف معظم السفن الكبيرة في مضيق ملقا[3].

ليشهد المضيق انخفاض جريمة القرصنة ما بين 2006 و2012 بفضل تطبيق القانون البحري الماليزي بالتعاون مع قوة التنسيق الأمنية البحرية الإندونيسية وشرطة البحرية السنغافورية، فمند بداية تعزيز التعاون البحري بين الدول المشاطئة انخفضت جريمة القرصنة البحرية على طول المضيق حيث قبل عام 2007 تم الإبلاغ عن 15% من الهجمات والجرائم البحرية، والتي وصلت في سنوات سابقة إلى حوالي 49%[4].

يلاحظ من خلال الأرقام المصرح عنها في الفترة من منتصف التسعينيات حتى بداية الألفية أن تعداد الحوادث ومخاطرها في تراجع، لكن تخوف المجتمع الدولي بشأن سلامة وأمن المضيق تبقى قائمة كونه خط الشحن الاستراتيجي بالمنطقة، فضمان بقائه مفتوح وآمناً أمام التدفق المستمر للتجارة العالمية من أولى أولويات الدول المشاطئة وتدعمها في ذلك الدول المستخدمة له.

ومع الإنخفاض الملحوظ الذي عرفته هجمات القرصنة البحرية بمياه مضيق ملقا تراجعت حوادث القرصنة والسطو المسلح بحلول عام 2016 مقارنة مع السنة التي قبلها، حيث تم تسجيل 98 حادثة قرصنة بالمضيق والتي كانت قد بلغت 134 حادث عام 2015[5].

لتبقى الحوادث وهجومات القرصنة البحرية بمضيق ملقا في ارتفاع وانخفاض على التوالي أغلبها كانت هجومات على ناقلات النفط حيث بلغت 30 حادثة هجوم سنة 2019 وفقاً لبيانات من اتفاقية(RECAAP)، على العموم وحسب مصادر عن المكتب البحري الدولي(IMB) التابع للمحكمة

[1] Bin moh rasli, protecting vital sea lines, 81.
[2] Ebook Sailing guide, Strait of Malacca (East), 02
[3] Gerke, The Strategic Importance, 10.
[4] Noraini zulkifli, "straits of malacca maritime strategic interest towards japan", international journal of research 4 (2018): 243.
[5] أديان عامر عبد الكريم، "التنافس الولي على المضائق الأوراسية بعد الحرب الباردة" (أطروحة دكتوراه، الجامعة المستنصرية، 2021)، 114–115.

الجنائية الدولية أن عدد الحوادث انخفض بشكل ملحوظ ما بين عامي 2016– 2021 بمعدل 2 إلى9 حادث أغلبها كان ضمن المياه الإندونيسية والماليزية[1]، لكن الأمر لا ينفي من وجود عمليات هجومية ومحاولات للهجوم لم يتم الإبلاغ عنها ليبقى الوضع مستقراً مقارنة بفترات سابقة.

لتسجل غرفة التجارة الدولية IMB في الفترة الممتدة ما بين جانفي ومارس 2022 ثلاث هجمات فعلية للقراصنة بالمياه الإندونيسية مقابل هجوم واحد في المياه الماليزية، ليصل إجمالي الحوادث إلى 15 حادث بمنطقة جنوب شرق آسيا؛ كما أشار التقرير إلى أن أكثر السفن تضرراً من أعمال القرصنة البحرية بمضيق ملقا والمناطق المجاورة له هي السفن السنغافورية في المقابل هي الأكثر تورطاً في الهجمات والتي وصلت إلى أربع سفن سنغافورية مارست هجمات وأعمال القرصنة بين جانفي ومارس 2022[2].

ختماً لهذا العنصر نستنتج أن مضيق ملقا يشكل هدفاً رئيسيا للقرصنة البحرية لأجل تعطيل التجارة الإقليمية والدولية وغلق خطوط الشحن الرئيسية، والملاحظ حسب الأرقام والنسب التي تم ذكرها آنفاً أن الجريمة البحرية في مضيق ملقا عرفت تأرجح بين الارتفاع تارة والانخفاض تارة أخرى.

حيث شهدت ارتفاع كبير فترة التسعينيات وهي المرحلة أو الفترة التي عرفت فيها المنطقة نشاط واسع وكثيف لهجمات القراصنة نتيجة لجملة أسباب أهمها سوء الأوضاع المعيشية والاجتماعية التي تؤدي بالأفراد إلى ارتكاب مثل هذه الجرائم، الأزمة المالية الآسيوية لعام 1997 والاضطرابات السياسية وعدم الاستقرار في الدول المشاطئة خاصة بمنطقة آتشيه الإندونيسية، ومع تحسن الأوضاع نسبياً وتراجع الأسباب المباشرة، التي كانت وراء تفشي هجمات القرصنة والسطو المسلح بالمضيق وتنفيد السياسات الموجهة ضدها بدأت نسب ومعدلات الظاهرة في التراجع والانخفاض خاصة مع بداية الألفية مع ارتفاعات محسوسة في بعض السنوات مع منتصف الألفية.

في الغالب ما يؤدي هجوم القراصنة وعمليات السطو المسلح على السفن أو الموانئ الرئيسية إلى تأثيرات واسعة النطاق على المستويين الإقليمي والدولي من حيث الخسائر في الأرواح وتدمير البنية التحتية والضرر البيئي، أما عن احتمال وقوع هجوم إرهابي فهو قليل الحدوث مقارنة مع عمليات

[1] Icc international, maritime bureau, piracy and armed robbery against ships, icc international,maritime bureau, rapport for the period, 1 january- 31 march 2021, 6.
[2] Icc internationa maritime bureu, piracy and armed robbery against ships, report for the period 1 january-31 march 2022, united kingdom, 7-14.

القرصنة والسطو المسلح لأنه كما تم الإشارة سابقا فالعمل الإرهابي تختلف أهدافه ومرتكبيها والوسائل المستخدمة في ذلك كاستخدام القنابل لتفجير الشحنات شديدة الخطورة.

معظم هجمات القرصنة تنطوي على اشتباكات تتراوح ما بين منخفضة الحدة وأخرى شديدة لهذا فهي في الغالب ما تشكل تهديداً خطيراً للتجارة البحرية الإقليمية والدولية خاصة إذا كانت الهجمات على ناقلات النفط، فأي تدمير في هذه الناقلات بنقاط بحرية ضيقة كالنقاط المنتشرة على طول مضيق ملقا من شأنه أن يؤدي إلى انسداد مروري بالمضيق مع عواقب بيئية كبيرة هذه الأخيرة التي تعد من احدى التحديات الأمنية بالمضيق والتي سنتعرف عليها في العنصر الموالي.

المطلب الثاني: القضايا البيئية والتلوث البحري بمضيق ملقا

يتميز الحوض الإقليمي لمضيق ملقا بغناه بالمواد العضوية والغير عضوية وتعتمد درجة الاستفادة من هذه الثروات وحمايتها على نوع الأنشطة الاقتصادية وطرق استخدام الأراضي في الدول المشاطئة، ومستوى التحكم الذي تمارسه إدارة الدول في تصريف النفايات وملوثات الأنشطة الاقتصادية التي تصب في الأنهار والسواحل ما ينعكس بالسلب على البيئة البحرية للمضيق، لهذا تعد مصادر التلوث البحري في المضيق والذي ينجم عن التسربات النفطية والاصطدامات الخطيرة للناقلات، وتصريف الناقلات، التعرية الطبيعية على جانبي المضيق من القضايا البيئية التي تمس بسلامة البيئة البحرية بمضيق ملقا، والتي تكون جد فعالة في البيئة المناخية لمنطقة المضيق[1].

حيث نجد أن متوسط حركة المرور بالمضيق تتراوح ما بين 150 و200 سفينة والتي في الغالب تكون سفن عملاقة لناقلات النفط بحجم أكثر من 180.000 طن، ومع عرض صغير للملاحة في قناة فيليب والبالغ حوالي 800 م فان احتمالية وقوع الحوادث والاصطدامات وارد جداً بسبب الاختناق الطبيعي في القناة، وتتفاقم احتمالية وقوع الحوادث بالقناة خاصة مع التيارات البحرية التي يمكن أن تصل إلى 3 أميال في الساعة مع تغيرات غير منتظمة في السرعة، وما يزيد الأمر خطورة وتعقيداً هو ضحالة قاع البحر في بعض أجزاء المضيق ما يشكل تهديداً لناقلات النفط[2].

[1] Cleary, environment and development, 152-153
[2] Bramasto, security management, 08.

من الملوثات ما هو متعلق بالنشاط البشري المرتبط بالتنمية الاقتصادية في شبه جزيرة ماليزيا سنغافورة وسومطرة فقد تسبب تعدين القصدير في كل من بيراك وسيلانجور في القضاء على العديد من المساحات الغابية وتلوث الأنهار، الذي يؤدي إلى جلب الرواسب نحو المياه الساحلية للمضيق والتي بدورها تؤثر على الحياة المرجانية في الساحل الغربي لشبه الجزيرة بسبب زيادة التعكر وانخفاض شفافية المياه ما يحد من تغلغل ضوء الشمس إلى الشعاب المرجانية[1].

نجد أيضاً مشاكل تآكل السواحل واستصلاح الأراضي التي يتسبب فيها التعكر وأنشطة الاستصلاح العشوائية، فبحكم حدوثها عند السطح الفاصل بين البر والبحر يؤثر استصلاح الأراضي على البيئة البحرية وامتداد السواحل المطلة على مياه المضيق خاصة على الساحل الماليزي حيث يتراوح متوسط معدل تراجع الخط الساحلي من أقل من متر واحد إلى أزيد من عشرة أمتار في السنة، كما تسبب عمليات التصريف الطبيعي من غابات ومستنقعات الخث والمواد المذابة من تجوية الصخور في تدفق المياه الداكنة إلى المياه الساحلية، وتتسبب عملية تصريف النفايات غير المعالجة في الأنهار والمياه الساحلية والنفايات الصلبة بسلامة ونقاوة مياه المضيق، والتي تعد من الأضرار البشرية التي تمس ومند قرون بمياه المضيق ،وهي المخاطر التي تتزايد تداعياتها مع تزايد النمو السكاني والتعداد البشري للمناطق المشاطئة لمضيق ملقا، زد على ذلك تعرض المياه للتلوث بسبب المخلفات الزراعية خاصة مع عمليات التصنيع الزراعي المرتبطة بإنتاج المزارع في كل من ماليزيا وسومطرة والمتعلقة تحديداً بالترسبات التي يسببها زيت النخيل ومصانع معالجة المطاط على طول الساحل الغربي لشبه جزيرة ماليزيا حيث شكلت مخلفات زيت النخيل في العقود الأخيرة مشكلة بيئية في المنطقة لأن مصانع معالجة المطاط تقع بشكل رئيسي في الدول المشاطئة لمضيق ملقا خاصة في أنظمة أنهار Perk, Linggi, Mewar "بيراك ولينجي وموار"[2].

كما لا تعد مياه مضيق ملقا استثناء من التلوث المتعلق باستخدام المبيدات الزراعية التي تستخدم على نطاق واسع على طول الدول المشاطئة لمضيق ملقا كونها تضم الآلاف من هكتارات الأراضي الزراعية المخصصة لزراعة الخضروات، الأرز والتبغ والتي تساهم في تلوث البيئة الزراعية من تربة ومياه وأسماك، كما تشكل المخلفات الصناعية والتلوث بالمعادن الثقيلة (منها النحاس، الكادميوم، الكوبالت

[1] Cleary, environment and development, 153-154.
[2] Ibid, 156-162.

النيكل، الرصاص والزنك) والموجود بسنغافورة "الساحل الجنوبي" وغرب ماليزيا وسومطرة التي أثرت هي الأخرى على جودة المياه في الأنهار المتدفقة إلى المضيق[1].

تعد عمليات التنقيب عن البترول وانتاج المواد الهيدروكربونية في عرض البحر من الأنشطة المائية التي تتسبب في تلوث المياه الساحلية خاصة في آتشيه ودوماي شمال سومطرة وسنغافورة والتي تأثر على صحة النظام البيئي والبيئة المائية، وزيادة التكاليف التي تشمل اصلاح السواحل المتضررة وصيانة الموانئ، فضلاً عن عمليات التنظيف وإعادة التأهيل يبقى التلوث البحري من الصعوبة التحكم به بالرغم من كل الجهود المبذولة في سبيل التقليل منه لتدخل عوامل خارجية في حدوثه مثل ما تسببه السفن الأجنبية من تلوث في المياه الدولية؛ لهذا فالمرور عبر الممر الدولي "مضيق ملقا" يجب أن تشارك في عملية تنظيم التحكم والإدارة به جميع الأطراف على مستويات عدة لاتخاذ التدابير اللازمة لإدارة البيئة البحرية به وهي السياسات والتدابير التي سيتم التعرف عليها في الفصل الموالي[2].

من المشاكل البيئية الأخرى ما هو مرتبط بعمق مياه المضيق وانخفاضها في بعض أجزاء المضيق والذي يبلغ في بعض النقاط أقل من 11م ما يشكل خطر على ملاحة ناقلات النفط العملاقة بفعل التسربات النفطية الناجمة عن الاصطدامات التي تتعرض لها الناقلات في هذه المناطق والذي يمس بسلامة البيئة البحرية والطبيعية للمضيق[3].

من المخاطر البيئية نجد كذلك ارتفاع مستوى سطح البحر الذي يؤدي إلى تآكل غابات المانغروف على طول الساحل الغربي لشبه جزيرة ماليزيا وعلى طول ساحل سومطرة، مما يؤدي إلى زيادة خطر الفيضانات على المدن الساحلية والمستوطنات والأراضي الزراعية، كما أن تسرب مياه البحر يهدد المياه الجوفية التي تعتمد عليها القرى في الدول المطلة على مضيق ملقا، بالإضافة إلى أن ارتفاع مستوى مياه البحر من شأنه أن يؤثر على التنمية في إندونيسيا؛ لهذا يبقى مضيق ملقا يلعب دوراً مهم كطريق بحري رئيسي على الرغم من جميع القيود المادية والبيئية والتي تزيد من اختبار هذا الدور مستقبلاً[4].

---

[1] Ibid, 165-171
[2] Cleary, environment and development, 174-175.
[3] Hasan kamran destjerdi, narjessadat hosseini nasrabady, "role of malacca strait with a geopolitical and strategic approach" geopolitics quarterly 4 (2021): 275.
[4] Cleary, environment and development, 187-188.

من المخاطر البيئية في مضيق ملقا نجد مشكلة الضباب بسبب حرائق الغابات في سومطرة الإندونيسية وتأثيره السلبي على الرؤية والذي يصل إلى 200 م مما يجعل الملاحة بالمضيق أمراً خطراً كما أن زيادة النشاط البحري في المضيق يهدد البيئة الأيكولوجية ذات النوع البيولوجي في المناطق الساحلية[1].

يشكل حطام السفن أهم تحدي بيئي بالمضيق وما يسببه من عوائق للملاحة البحرية، بالإضافة إلى المياه الضحلة وبقاء السفينة المبحرة في مياه المضيق ليلاً مظلمة حتى لا تزعج السفن الأخرى نظراً لحركة المرور الكثيفة في الاتجاهين ضعف الرؤية التي تصل إلى 200 م نظراً لكثافة حركة المرور المد والجزر الذي يحدد سرعة السفينة، الحوادث الخطيرة لناقلات النفط والغاز المسال[2].

فإذا تعرضت السفن التي تحمل النفط والمواد الكيميائية للغرق في أضيق نقاط الاختناق بالمضيق أو تم تحويلها إلى قنابل عائمة فقد يتوجب غلق المضيق لما يقارب العام الواحد على الأقل فإنه سيتعين إعادة توجيه أكثر من 50 ألف سفينة[3].

كما تعد المنطقة الواقعة على الحدود من مضيق ملقا من أهم المناطق المتنوعة بيولوجيا والتي تسمى أيضاً بالنقاط الساخنة أو بقعة سوندا الساخنة، وهي المنطقة التي تضم المضيق وجنوب تايلاند وشبه جزيرة ماليزيا وسومطرة وجاوة وبورنيو وعلى الرغم من ذلك تبقى البيئة مهددة بسبب انخفاض مساحات التشجير والتلوث والكوارث الطبيعية[4].

بالرغم من أن المضيق يحمل من فرص التطور والنجاح ما يساعده على تحقيق التنمية بالدول المشاطئة كغناه بالموارد الطبيعية ومصائد الأسماك والغابات المطرية وحقول الغاز والنفط والتقارب العرقي بين ضفتي المضيق.

فالمنطقة ككل أي المضيق والدول المشاطئة له وجزره تشكل في الحقيقة منطقة متكاملة ومتشابه طبيعياً وثقافياً، إلا أن المخاطر البيئية سواء المتعلقة بالبيئة المناخية والطبيعية للمضيق أو التي يكون العامل البشري سبباً مباشراً فيها تبقى من العوائق التي تمس بالسلامة والأمن في مضيق ملقا.

---

[1] Gerke, The Strategic Importance, 13
[2] Gerstenberger, piracy in the straits of malacca, 31.
[3] X li, maritime law and policy for energy, 05 .
[4] Gerke, others, selat melaka: jalur sempit perdagangan, 06.

المطلب الثالث: التوترات السياسية ونزاعات الحدود البحرية في منطقة مضيق ملقا

يعاني مضيق ملقا إلى جانب الجريمة البحرية ومخاطر التلوث البيئي من مشاكل عدم الاستقرار السياسي في سومطرة الاندونيسية تحديداً في **إقليم آتشيه** ورياو في جنوب تايلاند[1]، فمضيق ملقا يصنف من أكثر المناطق عرضة للخطر في العالم نتيجة هجمات القرصنة البحرية والسطو المسلح؛ بالإضافة إلى الكوارث الطبيعية الانخفاض المستمر في مساحات الغابات الذي أدى إلى تآكل التربة، ما زاد من مخاطر الاصطدامات في الممرات الضيقة لمضيق ملقا، لتشكل الصراعات السياسية في آتشيه والتوترات بين الدول الثلاثة المشاطئة له ونزاعات الحدود البحرية* أكبر المشاكل الأمنية التي تعانيها منطقة مضيق ملقا.

يتسبب الفقر الذي يعد المحرك الأساسي للهجرة في زيادة التنوع العرقي والتوتر ونظراً لقوة وأهمية الهوية العرقية في المنطقة نجد أن الحكومات غالبا ما تلجأ لاستخدام السياسات القبلية لتجنب أو للتغلب على التوترات العرقية من أجل تحقيق الاستقرار والوحدة السياسية، وهي نفس الانقسامات والاختلافات العرقية التي استعملت في الحقبة الاستعمارية للتقسيم المجتمعي والتي أدت مع مرور الوقت إلى خلق ضعف اجتماعي واقتصادي، ويعود سبب التنوع الثقافي في منطقة مضيق ملقا إلى التبادل الفكري والاختلاط البشري وهجرة الأفراد على طول المحور الشرقي الغربي هذا التنوع الثقافي والاختلافات العرقية عبر الحدود التي ساعدت سابقاً على دمج الحدود وتحقيق الاستقرار الاجتماعي والتنمية الاقتصادية والاجتماعية للدول الواقعة على ضفتي المضيق[2].

بالرغم من ارتفاع معدلات التنمية في الدول الثلاث المشاطئة للمضيق فترة التسعينيات إلا أنها بلدان تعاني من مشاكل اقتصادية واجتماعية عدة كالتحضر السريع وانعدام الأمن المادي والهجرة الغير

---

[1] Gerke, the strategic importance, 15.

* نزاعات الحدود البحرية أو نزاعات ترسيم الحدود البحرية هي النزاعات التي تنشأ عندما يوجد ادعاء متداخل بالمنطقة البحرية بين دولتين أو أكثر ولا يتم التوصل إلى حلول أو اتفاق بشأن حدود المنطقة البحرية لكل دولة، ويعد النزاع البحري الحدودي من النزاعات الدولية كون أطرافه دولاً ويخضعون فيه لأحكام القانون الدولي. للمزيد ينظر:

Ni made nugki suardhani giri, "possible dispute settlement for ambalat dispute", juris gentium law review (2014): 62-65.

[2] Gerke, others, selat melaka: jalur sempit perdagangan, 08.

شرعية واستنزاف الموارد الطبيعية القليلة، ما يؤدي إلى احتمالية وقوع توترات عرقية بسبب التنوع الثقافي في المناطق الكبرى والساحلية التي تجذب إليها العمالة المنزلية والمهاجرة[1].

لهذا يعد المضيق من أكثر المناطق عرضة لنشوب صراعات سياسية وكوارث بيئية لهشاشة البيئة في المناطق المتاخمة للمضيق وتنوعها البيولوجي المعرض للتهديد، بالإضافة إلى التنازع الحدودي بين سنغافورة ماليزيا وإندونيسيا والصراعات حول استغلال الموارد الطبيعية الساحلية كالرصاص والرمال والمياه العذبة والمنتجات البحرية[2].

من جانب آخر تواجه إندونيسيا وماليزيا العديد من النزاعات البحرية الحدودية بسبب عدم الاتفاق على ترسيم الحدود البحرية التي تفصل البلدين أهمها تنازع البلدين حول **جزيرتي ليغيتان وسيبادان** Ligitan And Sipadan في بحر سيليبس (سولاويسي)[3].

حيث تقع جزيرة ليغيتان في أكبر نظام من الشعاب المرجانية والتي تصل إلى ما يقرب 20 كلم من الشمال إلى الجنوب و15 كلم في أوسع نقاطه من الشرق إلى الغرب، أما جزيرة سيبادان فهي الأغنى تنوعاً في الحياة البرية البحرية، تستند كلا الدولتين إلى أحقيتهما وملكيتهما على الجزيرتين إلى العديد من الوثائق والملاحق التاريخية التي تعود لفترة الاستعمار البريطاني والهولندي، كما أن مطالب ماليزيا بأحقيتها في الجزيرتين يقوم على أساس رقابتها المستمرة وسيطرتها على عليهما[4].

أما جزيرة سيبادان فهي تقع على قمة جبل بحري شديد الانحدار على بعد حوالي 14 ميل بحري جنوب البر الرئيسي في صباح و42 ميل بحري شرق جزيرة سباتيك، وتقع ليغيتان على بعد 12 ميل بحري إلى الشرق من سيبادان[5]، والخريطة الموالية توضح الموقع الجغرافي للجزيرتي ليغيتان وسيبادان.

---

[1] Gerke, introduction to a dynamic, 02.
[2] Ibid, 08.
[3] رحمات أدى يولينطو، "التسوية السلمية للمنازعات الدولية دراسة تطبيقية حول منازعات إندونيسيا– ماليزيا في بحر سولاويسي" (رسالة مقدمة نيل درجة الماجستير، جامعة الدول العربية، معهد البحوث والدراسات العربية (2011)، 71.
[4] المرجع نفسه، 96– 97.
[5] John G. butcher, "the international court of justice and the territorial dispute between Indonesia and Malaysia in the Sulawesi sea", contemporary southeast asia 2 (2013): 237.

خريطة رقم15: توضح الموقع الجغرافي لجزيرتي ليغيتان وسيبادان.



Source: The ligitan disput, quickworld's, 28 june 2022, web: https://mapoftheday.quickworld.com/posts/the-ligitan-dispute , 04/04/2023, 22:30h.

كما نجد من أكبر النزاعات الحدودية بين البلدين خلافهما حول **منطقة كتلة أمبالات** وهي كتلة بحرية تقع في بحر سولاويزي ماكاسار، تحيط جغرافيا بجزيرتي سيبادان وليغيتان وتغطي مساحة 15235 كلم[2] داخل الأراضي الإندونيسية، والخريطة الموالية توضح الموقع الجغرافي لمنطقة كتلة أمبالات والواقعة تحت حكم إندونيسيا وفقا لمعاهدة الحدود القارية بين إندونيسيا وماليزيا لعام 1969، وتحتوي الكتلة على العديد من الموارد أهمها احتياطات النفط والغاز الطبيعي وبحسب بيانات لوزارة الطاقة والثروة المعدنية

الإندونيسية يبلغ احتياطها حوالي 764 مليون برميل من النفط و1,4 ترليون قدم مكعب من الغاز الطبيعي[1].

تخضع الكتلة لنظام المنطقة الاقتصادية الخالصة ونظام الجرف القاري في القانون الدولي للبحار وتعد من أهم الخلافات الحدودية البحرية بين الدول المشاطئة لمضيق ملقا، وهو الخلاف الدائر منذ عام 1967 بين ماليزيا وإندونيسيا حول حق السيادة على الكتلة أي السيادة المحدودة للاستكشاف واستغلال منطقة قاع البحر ومواردها الطبيعية وقد بدأ الخلاف عام 2005 عندما منحت الشركة الوطنية الماليزية للبترول تراخيص التنقيب لشركة "بتروناس كاراجالي" Caragali Petronas و"مجموعة شيل" Shell Group (شركات هولندية وبريطانية)، في المقابل ووجه هذا المنح بمعارضة إندونيسية لتداخل الكتلة الماليزية مع الكتلة الإندونيسية، لتقوم الأخيرة بدورها بمنح عقد للشركة الأمريكية "يونوكال فينتيورز" Unocal Ventures للعمل على التنقيب عن النفط في كتلة أمبالات الشرقية الإندونيسية عام 2004 كما كانت قد منحت تراخيص للشركة الإيطالية "إيني آمبالات" Eni Ambalat عام 1999 وهو العقد الذي ينتهي بحلول عام 2029 فبسبب التداخل ما بين الكتل تحتج حكومة إندونيسيا بانتهاك سيادتها من خلال منح ماليزيا لتراخيص التنقيب في المنطقة التي تستغلها "كتلة أمبالات وأمبالات الشرقية" في المقابل تعارض ماليزيا بنفس القدر على التراخيص التي منحتها الحكومة الإندونيسية للشركات الأجنبية من أجل التنقيب عن البترول، وتبرر ذلك بأن المناطق أو الكتل الممنوحة هي جزء من سيادتها[2].

نتيجة لذلك قامت طائرات حربية ماليزية من نوع دورية Kd Budiman-3909 من دخول أراضي الجمهورية الإندونيسية لمسافة ميل بحري واحد واستمرت الانتهاكات بعبور سفينة حربية دورية الأراضي الإندونيسية لتشهد الأراضي والمياه الإندونيسية العديد من الانتهاكات من قبل القوات العسكرية الماليزية عامي 2006 و2007، والتي وصلت إلى حوالي 35 انتهاكاً من قبل السفن الحربية والطائرات الماليزية، لترد إندونيسيا بنشر عملية بلاط ساكتي واستحواذها بين عامي 2003 و2008 على أسلحة Su-30mk/Flanker وflanker-B كرد فعل مباشر على الانتهاكات الماليزية التي تمارسها ضد

[1] Pulung widhi hananto, anggita doramia lumbanraja, others," legal scenario towards the policy of marine natural resources on the continental shelf: ambalat case study" the 5th international conference on tropical and coastal region eco development 530 (2020): 2-3.

[2] يولينطو، التسوية السلمية للمنازعات الدولية، 105–108.

الأراضي الإندونيسية الأمر الذي يوحي ببوادر اشتعال فتيل المواجهة العسكرية بين الطرفين خاصة بعد نشر ماليزيا لقواتها الحربية بقاعدة ماكاسار الجوية[1].

خريطة رقم16: توضح الموقع الجغرافي لمنطقة كتلة أمبالات.



Source: Ferry pasaribu, The Ambalat stand-off: Incident or a gun-boat diplomacy?, web: https://ferryapasaribu.wordpress.com/2016/03/07/78/, march 7,2016, a: 04/04/2023, 22:45h.

كما يدور بالمناطق الغربية والشرقية تحديداً بجزيرة نيبا NIPA الواقعة على الخط الخارجي للإقليم البحري الإندونيسي في مضيق ملقا نزاع حدودي بحري بين إندونيسيا وسنغافورة والقائم حول رفض إندونيسيا أي توسيع في الحدود الغربية نتيجة عملية استصلاح السواحل التي تقوم بها سنغافورة؛ أما النزاع

---

[1] Emirza adi skyailendra putra, "pola aksi- reaksi sebagai faktor penyebab peningkatan akuisisi persenjataan offensif di asia tenggara 1996-2010" (skripsi, universitas indonesia, 2011), 109-110.

الثاني فيدور بين سنغافورة وماليزيا حول الشعاب المرجانية بجزيرة بولاو باتو بوتيه Pulau BatuPuteh حول **بيدرا بلانكا** Pedra Blanca[1].

هي جزيرة من الجرانيت يبلغ طولها 137م ويصل متوسط عرضها إلى 60 م، تغطي مساحة 8560 م[2]، تبعد مسافة 25,5 نانومتر من أقرب نقطة على ساحل سنغافورة يبلغ ارتفاع الجزيرة 7,3 أمتار ويكشف عنها الماء بشكل دائم[2]؛ تقع الجزيرة عند المدخل الشرقي لمضيق سنغافورة في النقطة التي ينفتح فيها على بحر الصين الجنوبي[3].

للبلدين مطالبات في المنطقة لأهمية موقعها الاستراتيجي والذي يمر عبرها حوالي 50 ألف سفينة كل عام، فماليزيا ترى أن المنطقة ضمن خط المياه التابع لسيادتها[4]، والذي كان تحت حكم سلطنة جوهور والتي سيطرت على جميع الجزر الموجودة في مضيق سنغافورة كجزيرة بولا باتو بوت والجزر الواقعة شمال وجنوب المضيق فالجزيرة محل النزاع حسب وجهة النظر الماليزية كانت على الدوام جزء من أراضي السلطنة[5].

في حين ترجع سنغافورة أحقيتها على المنطقة كإرث استعماري كان من المفترض أن تسلمها إياه بريطانيا باعتبارها الوريث الشرعي وفي ظل هذه الاوضاع عمدت الدول الثلاثة المشاطئة لمضيق ملقا إلى زيادة الانتشار العسكري بالمناطق المتنازع حولها سعياً منها للحفاظ على السيادة لتقوم سنغافورة من جهتها باعتماد سياسة استدامة مشروع الاستصلاح الساحلي لتوسيع سواحلها، ونظراً لصغر حجم أراضيها وحدودها مع الدول المجاورة فأي تعزيز للقدرات الدفاعية سينظر إليه على أنه محاولة أو استعداد للهجوم الأمر الذي يزيد من تفاقم الأمر سوء بين الدول المجاورة واضطراب العلاقات فيما بينها[6].

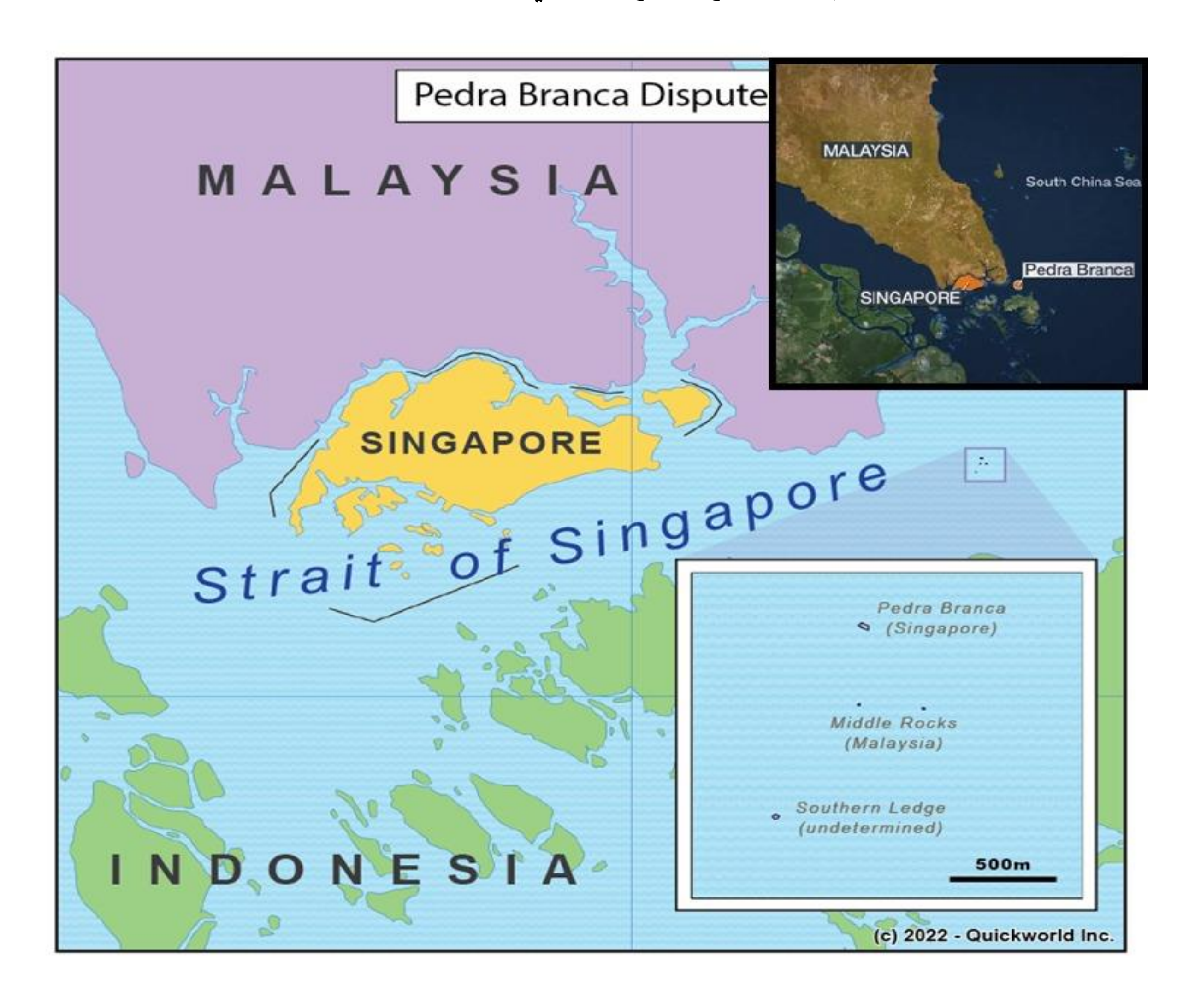
لتشير بعدها سنغافورة عام 1993 أن النزاع لا يقتصر على بولاو باتو بوتيه بل يمتد إلى الشرق بالقرب من بيدرابلانكا، وكما توضحه الخريطة الموالية توجد جزيرة "الصخور الوسطى Middle Rocks" وجزيرة "ساوث ليدج" South Ledge، وهما عبارتان عن صخرتان صغيرتان غير مأهولتان

---

[1] skyailendra putra, pola aksi- reaksi sebagai, 118.
[2] Iternational court of justice," case concerning sovereignty over pedra branca/pulau batu puteh middle rocks and south ledge, 25 march 2004, https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/130/14139.pdf , a: 04/04/2023.
[3] İnternationa court of justice reports of judgments advisory opinions and orders, "case concerning sovereignty over pedra branca/pulau batu puteh middle rocks and south ledge", 2008, malaysia, 14.
[4] putra, pola aksi- reaksi sebagai, 110-111.
[5] Reports ofJudgment advisory opinions and orders, "case concerning sovereignty over pulauligitan and pulau sipad", I.C.J. reports 2002, 644.
[6] skyailendra putra, pola aksi- reaksi sebagai, 111-113.

بالسكان تفصل بينهما مسافة 250م تقعان عند الفتحة الشرقية لجزيرة سينجابورا على الحافة الغربية لبحر الصين الجنوبي، وتبعدان حوالي 8 أميال بحرية (14,8 كلم) من الجنوب الشرقي لولاية جوهر الماليزية وتفصلها مسافة لا تزيد عن 0,6 ميل بحري (1,1 كلم) عن بيدرا بلانكا جنوباً[1].

خريطة رقم17: توضح الموقع الجغرافي لجزر بيدرا بلانكا.



المصدر: من المرجعين المواليين: الخريطة الكبرى من: Tiny disputes, the pedra branca dispute, 3 may 2022 , web: https://mapoftheday.quickworld.com/posts/the-pedra-branca-dispute, in: 04/04/2023, 10:10h.

الخريطة الصغرى من: Malaysia, Singapore in South China Sea stoush, 1 March 2017, web: https://www.sbs.com.au/news/article/malaysia-singapore-in-south-china-sea-stoush/n85ow3mgl, in: 04/04/2023, 15: 05h

[1]M 115 pulau batu putih pedra branca batu bertukar tangan malaysia berputih mata, march 1, 2015, web: http://puteralapismahang.blogspot.com/2015/03/115-x.html , in: 04/04/2023, 17:25h.

من التهديدات التي تشكل مخاوف اقليمية ودولية ومصدر قلق أمني للدول المشاطئة على وجه الخصوص مسألة النزاعات البحرية وفي مقدمتها **نزاعات بحر الصين الجنوبي SCS**، الذي يدور فيه أكبر نزاع بحري حول جزر سبراتلي وبارسيل والذي يتشارك فيه كل من الصين، فيتنام، ماليزيا، تايوان الفلبين وبروناي، ومن المحتمل أن يمتد تصعيد هذا النزاع إلى مياه مضيق ملقا[1].

خاصة وأن المنطقة تشهد تنافس في المناطق البحرية ببحر الصين الجنوبي وبحر الصين الشرقي وعلى الرغم من عدم وجود صراع عسكري مباشر إلا أن النزاعات البحرية في هذه المناطق تزيد من مخاطر التهديدات الأمنية، لهذا فقد ارتبط مضيق ملقا بنزاعات بحرية إقليمية تورطت فيها العديد من الدول الإقليمية منها "الفلبين فيتنام ماليزيا والصين"[2].

لتقوم بكين منذ عام 2014 ببناء العديد من الجزر الصناعية تضم منشآت مدنية وعسكرية لفرض سيطرتها على المناطق المتنازع عليها في سلسلة جزر باراسيل وسبراتلي، وقد تضمنت هذه المنشآت العديد من مهابط الطائرات الكبيرة ومرافق الرادارات والثكنات العسكرية لدعم عمليات الانتشار العسكري البحري والجوي بهدف تأكيد هيمنتها على هذه الجزر وردع الأطراف الإقليمية والدولية من أي محاولة لاستغلال موارد بحر جنوب الصين[3].

حيث شكلت عملية توسيع قاعدتها العسكرية في جزر باراسيل من السياسات التي اعتمدتها بكين لاستدامة وجودها العسكري بالقرب من المدخل الشرقي لمضيق ملقا من خلال تعزيز قدرتها التسليحية وإنشاء محطة إنذار، كما عملت على زيادة قواتها البحرية العسكرية في الجهة المقابلة للساحل الغربي للفلبين؛ لتقوم عام 2018 بوضع صواريخ كروز المضادة للسفن وصواريخ أرض– جو طويلة المدى في جزر سبراتلي، ولإحكام سيطرتها على المياه والجزر المؤدية للمضيق فقد قامت ببناء منشآت عسكرية على العديد من الجزر في بحر الصين الجنوبي، وتشييد مهابط للطائرات وثكنات عسكرية لدعم عمليات الانتشار العسكري البحري والجوي تأكيداً منها على هيمنتها وردعها للدول الأخرى التي تسعى لزعزعة

---

[1] k.s. Balakrishnan and helena varkkey, "the straits of malacca: malaysia’s threat security perception and strategy for maritime", maritime security in east and southeast asia political challenges in asian waters, eds. Nicholas tarling and xin chen (singapore : palgrave macmillan, 2017), 26.

[2] Joseph tertia, anak agunb panyu periota, "maritime security in the indo- pacific issues challenges and prospects", 5.

[3] حسام ابراهيم، "كيف تتعامل الدول مع التهديدات المتصاعدة للأمن البحري"، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، اتجاهات الأحداث 30 (2019): 8.

تواجدها بالمنطقة وغلق المضيق أمام إمداداتها الطاقوية وسفنها التجارية التي تعزز من أمنها ورخاها الاقتصادي[1].

مع زيادة الاهتمام الصيني بالأمن البحري والتركيز عليه كعنصر رئيسي في استراتيجيتها العسكرية قامت بكين بإنشاء قاعد "يولين" yulin البحرية في جزيرة "هاينان"Hainan وهي القاعدة العسكرية الأكثر أهمية في بحر الصين الجنوبي والأقرب إلى منطقة المحيط الهندي[2].

من خلال المطالب التي تطمح إليها الصين في جزر سبراتلي ورغم أن إندونيسيا ليست من الأطراف المطالبة بأحقيتها في أي جزيرة من هذه الجزر، إلا أن المطالب الصينية تمس بالمنطقة الاقتصادية الخالصة لإندونيسيا وجرفها القاري بما في ذلك حقول الغاز الطبيعي الإندونيسي بجزر ناتونا أما الطرف الماليزي فله هو الأخر مطالب بجزر سبراتلي وينافس في ذلك المطالب الصينية وبفعل ذلك قامت ماليزيا ببناء جزر صغيرة أو جزر مرجانية للحفاظ وحماية مناطقها[3]. والخريطة والموالية توضح مناطق النزاع والأطراف المتنازعة في بحر الصين الجنوبي.

---

[1] شريفة كلاع، "النزاع الأمريكي– الصيني للسيطرة على بحر الصين الجنوبي"، مجلة الفكر القانوني والسياسي 2 (2021): 13.

[2] Abanti bhattachrya,"emerging foreign policy trends under xi jinping", east asia strategic review china's rising strategic ambitions in asia, eds. M.S. prathibha (new delhi :institute for defence studies and analyses, 2018), 05.

[3] Skyailendra putra, pola aksi- reaksi sebagai, 125.

خريطة رقم 18: توضح الموقع الجغرافي لنزاعات الحدود البحرية في بحر الصين الجنوبي.



المصدر: الشرق الأوسط 15852 (2022)، من موقع على الانترنيت: https://aawsat.com/home/article/3607461/، تاريخ الاطلاع: 2023/04/03، بتوقيت: 23:48سا.

فعلى الرغم من عدم وجود مواجهات عسكرية بين الفواعل الرئيسية في منطقة مضيق ملقا، فإن التخوف من احتمالية وقوع مثل هذه المواجهات يزيد من تصعيد التهديدات الأمنية المتعلقة بالنزاعات البحرية الحدودية، ما يعرض أمن واستقرار مضيق ملقا والمناطق القريبة منه للخطر وفي الغالب يتعدى ذلك إلى المساس بالأمن الإقليمي ككل.

كما يعد ابحار السفن الحربية وتحليق الطائرات العسكرية في مضيق ملقا من المخاطر التي تمس بسلامة وأمن المضيق، خاصة مع إمكانية حدوث أي مواجهات مسلحة بين الفواعل الإقليمية والدولية وفي ظل التدفق المستمر للبضائع والنفط إلى القارة الآسيوية عبر مضيق ملقا فقد زادت أهميته الاستراتيجية للتنقل البحري خاصة العسكري، فكثيراً ما استخدمت مياه المضيق لإبحار السفن الحربية كما حدث خلال الأزمة الهندية الباكستانية لعام 1971 حينما أبحرت حاملات الطائرات الأمريكية وسرب من السفن البحرية السوفيتية عبر المضيق إلى المحيط الهندي[1].

وتعود الأهمية العسكرية للمضيق في حاجة القوات البحرية والبرية لمياه وأراضي المضيق لنقل قواتها اللوجستية سواء السطحية أو الغواصات، كما تتجسد أهميته العسكرية في استخدامه لعبور القوات البحرية والبرية للدخول إلى مختلف شواطئ الدول المحيطة به لتشكل بذلك القوات البحرية للدول المشاطئة قوة إضافية للمضيق[2].

يشير البعض إلى أن التهديدات العسكرية للخطوط البحرية في العالم ومنطقة جنوب شرق آسيا تحديداً تراجعت في أعقاب العولمة الاقتصادية والمصالح المشتركة للدول لأجل سلامة وأمن التجارة البحرية، ويأتي هذا حسب رأيهم في ظل احتمالية انخفاض نشوب الحروب الكبرى، لكن هذا لا يستبعد حسب رأي البعض من احتمال نشوب نزاعات مسلحة في المنطقة الآسيوية باستثناء بعض القضايا الواضحة للعيان كقضية تايوان والنزاعات الإقليمية بين الصين والهند وباكستان، وهي النزاعات التي تنشأ بسبب الخلافات حول الموارد البحرية في منطقة المحيطين الهندي والهادئ والذي سيهدد بطريقة مباشرة خطوط الملاحة البحرية بالمنطقة ومضيق ملقا خاصة؛ وهو الأمر الذي يحتم اعتماد استراتيجيات بحرية لتقدير القدرات البحرية للخصوم المحتملين ونقاط ضعفهم؛ لهذا تضع الدول الخطط الاستراتيجية للسيطرة

[1] Alfred daniel, indonesian maritime security, 26.
[2] Dastjerdi, role of malacca strait, 279.

على نقاط الاختناق البحرية الرئيسية[1] في منطقة جنوب شرق آسيا عموماً ومضيق ملقا خاصة وهي السياسات التي تنفد في شكل خطط واستراتيجيات سيتم التعرف على أهمها في الفصل الأخير من الدراسة.

في الأخير يمكن القول أن التهديدات الأمنية والعسكرية في مضيق ملقا وفي مقدمتها الجريمة البحرية، قضايا التلوث البيئي البحري ونزاعات الحدود البحرية من أهم المخاطر التي من شأنها أن تنعكس على حركة التجارة والنقل عبر الموانئ وما قد يلحق بالأخيرة من هجمات تؤثر على الأنشطة الاقتصادية والتجارية عبر مياه المضيق سواء كان النشاط الاقتصادي والتجاري وسيلة لنقل منتجات الدول المشاطئة إلى الأسواق العالمية أو أنه وسيلة لمدخلات الانتاج العالمي إلى أسواقها المحلية.

لتشكل هذه التهديدات والتحديات الأمنية مخاطر على مضيق ملقا والمنطقة ككل خاصة في ظل تصعيد التهديد الناجم عن نزاعات الحدود البحرية واعتماد الدول على القوة العسكرية بإقامة القواعد العسكرية ونشر الأساطيل الحربية والقوات المسلحة في المناطق المتنازع حولها أو بالقرب منها، وهي التهديدات التي من شانها المساس بالسلامة والأمن البحري لمضيق ملقا، وهي نفسها التهديدات والمخاطر التي لا يمكن التغلب أو القضاء عليها أو حتى التخفيف من آثارها وتداعياتها إلا من خلال التعاون البحري الموسع حتى وإن لم يكن موحد بين جميع البلدان وعلى نفس المستوى هذا من جهة، ومن جهة أخرى ضرورة أن يتمحور الهدف الأساسي لجميع الفواعل البحرية "المشاطئة، الإقليمية والدولية" حول الحفاظ على السلام والاستقرار عبر خطوط الاتصالات البحرية وضمان حرية الملاحة والوصول دون عوائق إلى موانئ الشحن الإقليمي والدولي بمضيق ملقا.

خلاصة الفصل الثاني:

أهمية مضيق ملقا الجيواستراتيجية تعود لأهمية موقعه الجغرافي ودوره في التجارة والنقل البحري عبر التاريخ باعتباره نقطة توزيع القوة الاقتصادية والتجارية؛ فمحاذاته لأهم النطاقات الجغرافية الرئيسية في المنطقة "بحر الصين الجنوبي" ووقوعه ضمن قلب النطاق الجغرافي لمنطقة جنوب شرق آسيا التي يحدها على الجانبين الشرقي والغربي المحيطين الهادئ والهندي، كل ذلك زاد من أهمية المضيق

[1] Gurpreeet s khurana, "maritime forces in pursuit of national security policy imperatives for india", (new delhi: institute for defence studies and analyyses, 2000-2010), 31.

الجيوسياسية والجيواقتصادية والتجارية، وبفعل ذلك جعل الدول ليس فقط المشاطئة وإنما الإقليمية والدولية تتنافس لاستخدام فضائه الجغرافي وفقاً لما يحقق لها المصلحة والأهداف المشتركة خاصة منها الدولية.

فأي عائق أمام الاستخدام الحر والسلمي للمضيق وعبور السفن التجارية والحربية والذي قد تكون فيه الجريمة البحرية أو التلوث البحري أو القضايا السياسية ونزاعات الحدود البحرية مجتمعة أو منفردة سبباً فيه من شأنه أن يلحق أضرار بالشحن البحري المحلي الإقليمي والدولي، وهذا ما يبرر أهمية المضيق الأمنية والعسكرية على هذا الأساس زادت أهمية المضيق الجغرافية والجيواقتصادية والجيوسياسية والأمنية والعسكرية. بفعل ذلك اعتمدت الدول المشاطئة والمستخدمة أنظمة قانونية وتدابير حماية وسياسات اقتصادية وأمنية لضمان استمرارية الشحن البحري عبر مياه مضيق ملقا، وهو ما يبرر تأثير أهمية مضيق ملقا على سياسات الدول المشاطئة والقوى الإقليمية والدولية والتي سيتم التطرق إليها في الفصل الأخير من الدراسة.

الفصل الثالث:

تأثير أهمية مضيق ملقا في سياسات الدول المشاطئة والقوى الإقليمية والدولية

نظرا للأهمية الجيواستراتيجية التي يتمتع بها مضيق ملقا كما تم توضيحه في الفصل الثاني فقد سعت كل من الدول المشاطئة "ماليزيا، سنغافورة، إندونيسيا" والدول المستخدمة له "الصين، الهند، اليابان الولايات المتحدة الأمريكية" إلى تأمين الملاحة البحرية عبر مياهه وضمان مرور سفنها وناقلاتها المحملة بمواد الطاقة، لتعتمد في ذلك على مجموع من الاستراتيجيات التي نفذت في شكل سياسات ضمن اجندة سياساتها الخارجية، والتي اختلفت وتعددت من دولة إلى أخرى لتجتمع وتتقارب في بعض منها والتي سنتطرق إليها كل واحدة على حدى في مباحث هذا الفصل.

انطلاقاً مما تم ذكره ومما تم توضيح بخصوصه الأهمية الجيواستراتجية التي يتمتع بها مضيق ملقا فقد اهتمت العديد من الدول الإقليمية والدولية بمضيق ملقا، لما له من دور في تسيير حركة الملاحة البحرية؛ فجعلت سياساتها تتجه نحوه لضمان تدفق تجارتها الدولية واستقرار طرق وخطوط الملاحة البحرية التي تمر عبره، لهذا استخدمت الدول كل الوسائل والتدابير ونفدت العديد من السياسات للحفاظ على مداخل ومخارج المضيق مأمنه ما يضمن لها استمرارية حركة التجارة الدولية ونقل البضائع والأشخاص عبر مياهه والحفاظ على الاستقرار المالي والنقدي في الأسواق العالمية.

لهذا كان من الضروري وضع ورسم مجموعة من السياسات التي تنفد في شكل تدابير وجهود وأنشطة بحرية شاملة والتي سنتاولها في مباحث هذا الفصل، من خلال التطرق إلى تأثير الأهمية الأمنية والعسكرية لمضيق ملقا في سياسات الدول المشاطئة، ولأن مجال الأمن البحري بالمضيق محل اهتمام الدول المشاطئة والمستخدمة على السواء فسيتم التطرق إلى أهم المبادرات الأمنية التي تمحورت حول مضيق ملقا سواء تعلقت بالدول المشاطئة كمبادرات فردية أو جماعية أو المبادرات التي كانت بالشراكة مع الأطراف الخارجية، ليتم بعدها في المبحث الثاني والأخير التعرف على تأثير الأهمية الجيواقتصادية والتجارية لمضيق ملقا على سياسات القوى الدولية كون للأخيرة حجم تجاري كبير يمر عبر مياه المضيق؛ كما أن للدول المشاطئة اهتمام وتركيز على المضيق في تجارتها البحرية وتنمية اقتصادها فسنلاحظ أنه هناك اهتمام بالجانبين الأمني والاقتصادي لكن تبقى درجة الاهتمام مختلفة بين الأطراف المعنية أي الدول المشاطئة والمستخدمة له، وهذا ما سيتم توضيحه في ثنايا المبحثين المندرجين ضمن هذا الفصل.

المبحث الأول: تأثير الأهمية الأمنية والعسكرية لمضيق ملقا في سياسات الدول المشاطئة والقوى الإقليمية والدولية

تعد خطوط الاتصال البحرية في مياه مضيق ملقا من الطرق الرئيسية لنقل الطاقة عبر العالم لهذا تسعى الدول المشاطئة للمضيق إلى لعب دور أكثر بروزاً سواء على المستوى الإقليمي أو الدولي فالعامل الوحدوي الذي يربط الدول الثلاثة المشاطئة إندونيسيا، سنغافورة وماليزيا هو اعتمادهم على التجارة المنقولة بحراً، لهذا يحظى أمن مضيق ملقا بأولوية بالغة في سياسات الدول المشاطئة باختلاف قدراتها وتبيان مصالها الوطنية حول القضايا المرتبطة بالأمن البحري في المضيق.

انطلاقاً مما تم توضيحه في الفصل الثاني فقد أصبحت كل من الجريمة البحرية ومختلف القضايا البيئية بالإضافة إلى النزاعات البحرية الحدودية بمنطقة مضيق ملقا من المخاطر الأساسية التي تهدد أمن واستقرار الملاحة البحرية بمضيق ملقا لاسيما في المناطق الجغرافية للدول المشاطئة له، لذلك اهتمت الأخيرة بموضوع القرصنة والسطو المسلح والإرهاب البحري في منطقة مضيق ملقا للتقليل من تداعياتها ووظفت العديد من السياسات للتخفيف من مخاطر التلوث البيئي ومواجهة تحديات النزاعات الحدودية البحرية.

كون التعاون الأمني البحري يخلق فرصة للدول الإقليمية والدولية للتواصل من أجل توفير الحماية وتحقيق السلامة المرورية عبر مياه مضيق ملقا، وبما أن مختلف التهديدات الأمنية التي يشهدها المضيق تمس مصالح الدول المشاطئة والمستخدمة له على السواء، فقد تعددت سياسات المواجهة ضدها والتي سيتم التعرف على أهمها ضمن هذا المبحث.

المطلب الأول: سياسات مكافحة الجريمة البحرية بمضيق ملقا

شكلت القرصنة والسطو والارهاب البحري أولى التهديدات الرئيسية لأمن الشحن البحري في مضيق ملقا، ونتيجة للمخاطر الناجمة عنها وتداعيات انتشار هذه العمليات الإجرامية ولارتباط التهديدات البحرية المتزايدة بتزايد التجارة البحرية، وهي نفس التهديدات التي تؤثر على أمن التجارة مما يؤدي إلى تراجع وانخفاض الأخيرة الأمر، الذي في الغالب ما يؤدي إلى تفعيل عمليات الحظر ليشكل عامل الحظر المتزايد لمنطقة معينة نتيجة لزيادة التهديدات البحرية بها إلى تعزيز أقساط التأمين على السفن التجارية

مما يقلل تلقائياً من انخفاض التجارة المحمولة على السفن، ما يساهم في خفض المؤشرات الاقتصادية للدولة التابعة والذي يؤثر بدوره على التنمية الاقتصادية للدول المشاطئة[1].

لهذا أدركت الدول المشاطئة حجم التهديد الذي تشكله الجريمة البحرية واتخذت في سبيل مواجهتها والتقليل من تداعياتها العديد من الاجراءات والتدابير، كمبادرة أمن مضيق ملقا ومكتب الإبلاغ عن القرصنة البحرية التابع لغرفة التجارة الدولية، اتفاقية التعاون الإقليمي لمكافحة القرصنة والسطو على السفن RECCAP*، كما ثم إنشاء مركز تبادل المعلومات التابع لـ RECCAP في سنغافورة عام 2006 لتعقب القرصنة والهجمات المسلحة على السفن، إنشاء مركز رصد حركة السفن في جنوب شرق آسيا، بالإضافة إلى النظام الدولي للبحث والإنقاذ في البحر SAR ومذكرة المحيط الهندي لمراقبة دولة الميناء[2].

ولاعتبار أن الأمن البحري بمضيق ملقا يشكل أهم العوامل في أمن الطاقة لاسيما وأن أكثر من نصف الانتاج العالمي من الطاقة يتم نقله عبر ناقلات النفط؛ فقد بدلت العديد من الجهود إلى جانب جهود وسياسات الدول المشاطئة على المستويين الإقليمي والدولي لمكافحة الجرائم البحرية في مضيق ملقا، منها ما تقدمه المنظمات والهيئات الدولية كالمنظمة البحرية الدولية IMO (التابعة للأمم المتحدة) والمكتب البحري الدولي IMB (التابع لغرفة التجارة الدولية) المنظمتان الأساسيتان المهتمتان بمسألة القرصنة البحرية، كما تهتم اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بحقوق الدول في تنفيد أحكامها ضد القرصنة البحرية ومختلف الجرائم البحرية وفقاً لما تنص عليه تشريعاتها الوطنية، ولهذا

[1] P.K.Ghosh, "The Indo-Pacific Region and the Rise of Transnational Maritime Threats and Challenges" Stimson Center is collaborating with JSTOR to digitize (2014), 20.

* اتفاقية التعاون الإقليمي لمكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن Regional cooperation agreement on combating piracy and armed robbery against ships in asia المختصرة بـRECAAP وهي اتفاقية تعاون حكومي أنشأت عام 2004 ودخلت حيز التنفيذ عام 2006، يبلغ عدد أعضائها حوالي 20 دولة من بينها 14 دولة آسيوية منها الصين، اليابان سنغافورة، تايلاند، الفلبين وكوريا الجنوبية، و4 دول أوروبية تشمل كل من بريطانيا، النرويج، نيوزيلاندا، الدنمارك بالإضافة إلى استراليا والولايات المتحدة الأمريكية، ويتم تبادل المعلومات حول القرصنة والاعتداء المسلح من خلال شبكة بين الدول الأعضاء للعمل على دعم قدرات الدول لمواجهة هذه التهديدات البحرية. من حسام ابراهيم، كيف تتعامل الدول مع التهديدات، 18.

[2] Shishir upadhyaya, "a case for pan- indian ocean information grid for improved maritime domain awareness", journal of the indian ocean region (2017): 3-4.

تتمتع الدول بصلاحية التحقيق مع القراصنة والقبض عليهم ومقاضاتهم ومعاقبتهم وفقاً لتشريعاتها المحلية لاسيما إذا كانت الأعمال قد ارتكبت ضمن الولاية القضائية البحرية للدولة المتضررة[1].

كون الجريمة البحرية من أكثر التهديدات التي تعاني منها أنشطة الملاحة البحرية ذات الأغراض التجارية خاصة في مضيق ملقا، فقد شكلت سياسات مكافحتها والتصدي لها أولويات الدول المشاطئة تجسدت في شكل تدابير واجراءات سيتم التفصيل فيها من خلال التطرق إلى أهم السياسات التي اعتمدتها كل دولة على حدى.

الفرع الأول: سياسات الدول المشاطئة في التصدي للجريمة البحرية بمضيق ملقا

ينقسم هذا الفرع إلى ثلاث عنواين يتناول الأول السياسات الإندونيسية في مكافحة الجريمة البحرية بمضيق ملقا، كما يتناول العنوانيين المواليين على التوالي سياسات كل من سنغافورة وماليزيا في التصدي للجريمة البحرية بمضيق ملقا، ليكون آخر عنوان حول سياسات التعاون الأمني المشترك للدول المشاطئة في التصدي للجريمة البحرية بمضيق ملقا.

أولاً: السياسات الإندونيسية لمكافحة الجريمة البحرية بمضيق ملقا

تربط المياه الإندونيسية المحيط الهندي بالمحيط الهادئ والتي تتواجد بها أهم خطوط الاتصال البحرية العالمية، إذ تعبر هذه الخطوط أكبر جزء من الملاحة بمرور أزيد من 130.000 سفينة عبر مضيق ملقا، وهو الوضع الذي أثر على سياسة الدفاع البحري والأمن في إندونيسيا وباقي الدول المشاطئة، ليصبح توسيع القدرات العسكرية في المضيق احدى السياسات ذات الأولوية بالنسبة للحكومة الإندونيسية خاصة مع تطور القضايا الاستراتيجية والأحداث السياسية في المنطقة، لتشكل المياه الإقليمية لإندونيسيا الممرات البحرية للارخبيلات الإندونيسية؛ ويعد مضيق ملقا أهم هذه الممرات واكثرها ازدحاماً وارتفاع حركة السفن في المياه الإندونيسية لهذا زادت نسبة الجرائم البحرية منها القرصنة البحرية، التهريب والصيد الغير مشروع وفي الغالب ما تتعرض إندونيسيا لأكبر عدد من الهجمات مقارنة مع بقية الدول في المنطقة[2].

[1] Amri, Combating maritime piracy, 4.
[2] Tri nuke pudjiastuti, "strategy issues in indonesis's maritime security", asean maritime security the global maritime fulcrum in the indo-pacific, eds. Khanisa foudzan farhana (springer, 2017), 65-66.

يشكل الموقع الاستراتيجي للبحار الإندونيسية الرابطة بين المحيطين الهندي والهادئ دوراً مهماً من الناحية الجيوسياسية لإندونيسيا للحفاظ على أمن وسلامة ممرات الشحن التجارية العالمية ونقاط اختناقها الاستراتيجية أهمها مضيق ملقا[1].

لهذا تعمل إندونيسيا على وضع سياسات للاتصال والمراقبة وتحديد رسوم المرور وتطبيق برنامج الآسيان للتوعية بالمجال البحري، وهو عبارة عن برنامج معلومات بحري يوفر استجابات متكاملة للتهديدات والديناميكيات المختلفة في البحر انطلاقاً من مبدأ فهم وتبادل المعلومات مع البلدان الإقليمية كما يحرص البرنامج على تعزيز شبكات المعلومات المشتركة فيما يتعلق بالوضع في البحر، ويساعد كذلك على تبادل المعلومات وبناء الثقة والأمن البحري في منطقة جنوب شرق آسيا[2].

عملت إندونيسيا لأجل الحد من مخاطر الجريمة البحرية على زيادة المراقبة من خلال نشر الرادارات وسفن المراقبة، تكوين أشخاص مدربين بشكل جيد يساعدهم على الاستجابة للحوادث والامتثال للتدابير الدولية، وفي سبيل ذلك قامت البحرية الإندونيسية بتركيب سلسلة من محطات الرادارات على طول ساحل سومطرة[3].

ووفقاً لدراسات وكتابات بعض المهتمين بالشأن الإندونيسي في المجال البحري يلاحظ أنه ومقارنة مع شريكاتها في المضيق يلاحظ أنه هناك تراخي من قبل السلطات الإندونيسية في مواجهة تهديدات القرصنة في مضيق ملقا لعدة اعتبارات أهمها عدم جاهزية الشرطة والبحرية الإندونيسية بالإضافة إلى ضعف الفوائد والعائدات المالية التي تحصل عليها إندونيسيا من حركة المرور الكبيرة عبر مضيق ملقا وقابلية اعتمادها على مضائق أخرى في تجارتها البحرية وتجنب مضيق ملقا بشكل كبير[4].

زد على ذلك الصراعات السياسية والأزمة المالية الآسيوية وعواقب الانقلاب على الرئيس "سوهارتو" SOEHARTO في إندونيسيا عوامل أدت كلها إلى التقليل من الاهتمام بالتمويل والصيانة البحرية لأن الحكومة المركزية في جاكارتا صار لديها عدد أقل من الموارد لإنفاقها على الانشطة

[1] M. Sharma, "china's maritime goals asean and indonesia's maritime vision", asean maritime security the global maritime fulcrum in the indo-pacific, eds. Khanisa foudzan farhana (springer, 2017), 20.
[2] Ibid , 23.
[3] Joshua, importance and security of regional sea, 28.
[4] Salerno, china's energetic obsession, 38

الملاحية[1]، كما تعاني إندونيسيا من العديد من المشاكل البحرية كصيد الأسماك الجائر والتهريب وقطع الأشجار واستغلال الرمال وتنفق في سبيل مكافحة ذلك مليارات الدولارات سنوياً، لهذا لاتعد مكافحة القرصنة والارهاب البحري من أولويات السياسة الإندونيسية فلا تخصص لها موارد كافية لارتفاع التكاليف ولأنها ترى فيها مجرد حالات سرقة بسيطة ترتكب في الموانئ والمراسي ويتم تضخيم مخاطرها فقط كاستراتيجية لتبرير التدخلات الأجنبية[2].

لهذا توجهت الحكومة الإندونيسية من أجل تحسين قدراتها البحرية، وقد باشرت ذلك بوضع مخطط TNI-AL والهادف إلى تحقيق قدرة المياه الخضراء في الفترة الممتدة بين 2004 و2013 والذي من المتوقع أن يكون حقق بعض من أهدافه حسب ما هو مخطط له لعام 2020[3].

بالرغم من التراخي الذي يوكله إليها بعض الباحثين إلا أنه يلاحظ أن إندونيسيا تعتمد تنفيد العديد من الإجراءات الصارمة، من خلال وضع وزارة الداخلية الإندونيسية لبرامج تساعد على التقليل من حدة الفقر وزيادة رفاهية الشعب في المناطق النائية، حيث أولت اهتمام أكبر بالمناطق الستة المتاخمة لمضيق ملقا وهي روكان وهيلير، بنغكاليس، سياك، بالاوان إندراجيري إلير وكاريمون والتي صنفتها الحكومة الإندونيسية على أنها من المناطق ذات الأولوية الرئيسية لاعتبار أنها أهم المقاطعات التي تحد الممرات البحرية الإندونيسية عبر مضيق ملقا[4].

كما تم إقامة مركز لمكافحة القرصنة في كوالامبور حيث يطلب من كل الذين تعرضوا لاعتداءات القرصة أو حتى محاولات للاعتداء الإبلاغ عنها ليقوم المركز بنشر تقارير حول القرصنة بعد أخذ البيانات المطلوبة، إلا أن الخبراء في المركز يؤكدون أنه لا يتم الإبلاغ عن كل الحوادث أو محاولات الاعتداء التي تتعرض لها السفن وأطقمها، لأنه في حالة ارتفاع عدد الحوادث في منطقة معينة فإن رسوم التأمين على السفن المتجهة إليها ترتفع أيضاً ومن الأمور التي تمنع الإبلاغ عن الحوادث هو طول فترة التحقيق التي قد تتعدى اليومين ما يعني أن السفينة ستتأخر عن موعدها المحدد كما أن المستأجر سيخسر أموالاً أكثر بكثير من قيمة المسروقات[5].

---

[1] Barry Desker, "Re-thinking the safety of navigation in the Malacca Strait", Maritime Security in Southeast Asia, eds. Kwa Chong Guan and John K. Skogan (london, Routledge security in Asia series, 2007), 16.
[2] Xu, the challenges of maritime security, 99-100.
[3] David Chong, Securitising Piracy and Maritime Terrorism , 95.
[4] Ho, the importance and security, 28.
[5] Gerstenberger, piracy in the straits of malacca, 28.

ليبقى التعاون من الركائز الأساسية لمنع وردع أعمال القرصنة والذي يمكن تعزيزه من خلال التعاون الاقليمي والدولي الثنائي والمتعدد، واعتباراً لذلك فقد قدمت إندونيسيا العديد من المبادرات والاتفاقيات التعاونية حول جرائم البحر العابرة للحدود التي كانت في شكل ثنائي وثلاثي ومتعدد الاطراف لأن تداعيات ومخاطر هذه التهديدات تمس بمصالح الدول الأخرى المشاطئة لمضيق ملقا، ولأن معظم المصالح تنطوي على قضايا عبر وطنية تتطلب مشاركة الدول المجاورة فمن الضروري بناء الأمن وحماية الملاحة البحرية على المستويين الإقليمي والدولي[1].

لهذا تشجع إندونيسيا باعتبارها احدى الدول المشاطئة لمضيق ملقا التي تعني بالجريمة العابرة للحدود الوطنية على رأسها القرصنة البحرية التي تعد من الظواهر الأمنية الأكثر تعقيداً في المنطقة، فقد شجعت على التفاوض بشأن التهديدات الأمنية في المضيق خاصة في ظل تزايد أنشطة الشحن البحري على طول الممر البحري للمضيق، لتأكد إندونيسيا على زيادة الجهود البحرية المبذولة خاصة مع الضغوطات الخارجية التي تسعى لضمان سلامة مصالحها في مياه المضيق، والتي قد تستغل الوضع في حالة تقاعست أو عجزت الاستراتيجية البحرية الإندونيسية في ضمان سلامة المرور عبر المضيق[2].

ثانيا: السياسات السنغافورية لمكافحة الجريمة البحرية بمضيق ملقا

باعتبارها مركز رئيسي للشحن العابر في الطريق الرئيسي بين الشرق والغرب وكونها تتموقع في قلب مضيق ملقا فهي واحدة من أهم المراكز التجارية الدولية وثاني أكبر ميناء للحاويات في العالم وكونها تعتمد بشكل كبير على التجارة الدولية والتدفقات عبر مضيق ملقا فقد شكلت سلامة المضيق أهم أولوياتها، لهذا فقد شاركت سنغافورة في أعمال المنظمة البحرية الدولية لسلامة الملاحة والاتصالات وعمليات البحث والإنقاذ والقرصنة والسطو المسلح ضد السفن وعززت من التعاون مع الشركاء الأجانب منها الولايات المتحدة الأمريكية واليابان، كما شكلت مجموعة مشتركة تجمع خفر السواحل لمراقبة السفن وتسيير الدوريات للحفاظ على الأمن بالمضيق لا سيما من خلال انشاء مركز لتبادل المعلومات الإقليمية[3].

[1] pudjiastuti, strategy issues in indonesis's, 73.
[2] Ratna shofi inayati, "asean maritime cooperation politiques and security", asean maritime security the global maritime fulcrum in the indo-pacific, eds. Khanisa foudzan farhana (springer, 2017) ,41.
[3] Salerno, china's energetic obsession, 41-42.

كما طورت سنغافورة فرق الأمن البحري Asset على غرار الحراس المسلحين للصعود إلى السفن التجارية المتوجهة إلى الموانئ لمنع احتمالية استلاء القراصنة على السفن المتجهة إليها أو الخارجة منها لتنفد سنغافورة في ذات السياق مجموعة من التدابير لتكثيف الأمن البحري، والتي تشمل شبكة متكاملة للمراقبة والمعلومات لتتبع التحركات المشبوهة وتكثيف الدوريات البحرية وخفر السواحل ومراقبة السفن التجارية التي تبحر في مضيق سنغافورة والمياه المجاورة واعادة تعيين طرق الشحن[1].

كما عملت الحكومة السنغافورية على تشكيل فرق الأمن البحري المتخصصة في مرافقة السفن التجارية على غرار المارشالات المسلحين، والتي عززت بنظام Harts، والذي يقوم برصد وتتبع السفن داخل حدود الميناء والتي تكون حمولتها أقل من 300 طن والتي كثيراً ما تظم سفن الصيد وزوارق النزهة والعبارات والقوارب السريعة لأن هجومات القرصنة في الغالب ما تتم باستخدام القوارب الصغيرة المحملة بالقنابل[2].

عززت سنغافورة تدابير الحماية في منطقة مضيق ملقا بإقامة مركز دمج المعلومات البحرية IFC لتعزيز التعاون الإقليمي وضمان الأمن البحري بمضيق ملقا، وقد تم فتح مؤسسة التمويل الدولية لعام 2009 لتصبح مركزاً للأمن البحري متعدد الجنسيات، والذي يضم 23 ممثل عن الدولة المشاركة والهدف الأساسي من المؤسسة هو الوعي الجماعي والإنذار المبكر للتهديدات من خلال توفير المعلومات القابلة للتنفيذ وفقاً للاستجابات الإقليمية لهذه التهديدات البحرية، كما أنه للمؤسسة روابط لتبادل المعلومات مع أكثر من 78 وكالة بحرية و38 دولة حيث يتم دمج المعلومات الواردة في قاعدة بيانات ونظام معلومات الشحن وتنسيقها مع أنظمة معلومات بحرية أخرى[3].

لتتطور الاجراءات والتدابير السنغافورية في مكافحة الجريمة البحرية بمضيق ملقا بإقامة أربعة وكالات لتنفيذ مهام الأمن البحري وهي جمهورية سنغافورة البحرية (RSN)، شرطة حرس السواحل (PCG)، هيئة الملاحة البحرية والموانئ (MPA) وهيئة الهجرة ونقاط التفتيش، كما طورت وزارة الدفاع السنغافورية مراكز القيادة والتحكم منذ 2007 لتعزيز تنسيق الجهود ضد التهديدات البحرية وهي مركز سنغافورة للأمن البحري، مركز دمج المعلومات، مركز العمليات والتمارين المتعدد، بالإضافة إلى ما

---

[1] Joshua, importance and security, 28.
[2] Ho, the importance and security, 28.
[3] Shishir upadhyaya, "a case for pan- indianOcean information grid for improved maritime domain awareness" journal of the indian ocean region 13 (2017): 15, http://dx.doi.org/10.1080/19480881.2017.1332716

تمتلكه سنغافورة من قدرات بحرية كبيرة مقارنة مع القدرات البحرية لكل من ماليزيا وإندونيسيا نظراً لاقتصادها المتطور ونشاطها مع القوات المسلحة الأمريكية؛ حيث تشمل قدراتها على ستة فرق دورية واسطول بحري يضم أزيد من 80 سفينة وهي المسؤولة عن الأمن البحري في مياهها الإقليمية وتعمل الفرق الدورية والوكالات المعنية بمواجهة مخاطر القرصنة والسطو البحري على التعاون بشكل وثيق وبشكل مستمر، لتتم زيادة التعزيزات والتدابير الأمنية البحرية في سنغافورة بعد أحداث 11 من سبتمبر والتي تقوم بالعديد من المهام لحماية خطوط الاتصالات البحرية الخاصة بها؛ لكن وبالرغم من كل هذه الامكانيات والقدرات إلا أن المياه البحرية السنغافورية في مضيق ملقا لا تغطي إلا ثلاثة أميال بحرية في الطرف الجنوبي من مضيق ملقا[1].

ثالثاً: السياسات الماليزية لمكافحة الجريمة البحرية بمضيق ملقا

على نفس الوتيرة سارت ماليزيا أيضاً بإنشاء فرق عمل لمكافحة القرصنة وتشكيل وكالة انفاذ القانون البحري MMEA لتعزيز القدرات من أجل التعامل مع الجرائم البحرية[2]. ولاعتبار أن ماليزيا لا تمتلك منفد بحري أخر يشكل تعويضا لمضيق ملقا فهي تقوم على تعزيز اثنين من أهم موانئ المضيق هما ميناء "كلانج" KLANG وميناء "تانجونج بيليباس" TANJUNG PELEPAS كمراكز دولية للشحن العابر لحركة الحاويات؛ كما تشجع ماليزيا على التعاون اللوجستي والعسكري مع إندونيسيا وسنغافورة من أجل الحفاظ على الاستقرار البحري ومواجهة القرصنة[3].

تعتمد ماليزيا نظام مراقبة متطور بوضع سلسلة لمراكز الرادارات وتكثيف الأنشطة التدريبة ونشر القوات في الجزر النائية بالمضيق؛ تنفذ سنغافورة مجموعة من التدابير لتحسين الأمن البحري والتي تشمل شبكة متكاملة للمراقبة والمعلومات لتتبع والتحقيق في التحركات المشبوهة وتوسيع عمل الدوريات البحرية وخفر السواحل والمرافقة العشوائية للسفن التجارية التي تبحر في مياه مضيق ملقا والمناطق المجاورة[4].

لتبقى مسألة حماية أمن ممرات الاتصال البحرية بمضيق ملقا من الأولويات ليس فقط من منظور استراتيجي عسكري وطني وإنما من أجل المصلحة الاقتصادية الشاملة للمنطقة؛ وبهذا زاد الاهتمام بالمسؤولية والاستجابة الاستراتيجية لدى صانع القرار الماليزي كرد فعل على التهديدات والمخاطر التي

[1] Xu, the challenges of maritime security, 97-98.
[2] Joshua, importance and security of regional sea lanes, 28.
[3] Salerno, china’s energetic obsession, 40.
[4] Ho, the importance and security, 28.

يعرفها المضيق؛ ليكون الخط الأول للدفاع الاستراتيجي العسكري لماليزيا وكالة انفاد القانون البحري MMEA لتعزيز والتي تقوم على دعم العمليات المشتركة والقدرات المتطورة ، والتركز على قضايا الأمن الشامل والأمن التعاوني والدفاع والمدعمة بالعديد من الوكالات البحرية كوكالة (MMEA)[1].

تبقى الاستراتيجية الماليزية لإدارة مضيق ملقا قائمة من أجل الحفاظ على الممر البحري مجاني وآمن لعبور السفن التجارية والنفطية؛ ولهذا تمكنت الحكومة الماليزية من الحفاظ على اهتمامها بالمسائل الأمنية خاصة فيما يتعلق بالتصدي لهجومات القرصنة البحرية وتهديداتها؛ لتبقى مسألة الحفاظ على سلامة الملاحة البحرية من أهداف الاستراتيجية البحرية الماليزية في مضيق ملقا.

رابعاً: سياسات التعاون الأمني المشترك للدول المشاطئة في التصدي للجريمة البحرية بمضيق ملقا:

ساعد تقارب المصالح بين الدول المشاطئة للمضيق على تشجيع التعاون والانخراط في أنشطة تعاونية من أجل سلامة المضيق منذ السبعينيات بالاتفاق حول البيان المشترك لعام 1971، والذي يضم كل من إندونيسيا سنغافورة وماليزيا لتنسيق الجهود المشتركة وتعزيز السلامة والأمن وحماية البيئة في مضيق ملقا؛ والذي نتج عنه إنشاء مجموعة من الأنظمة والمنتديات التي تهتم بالقضايا المتعلقة بالأمن البحري في المضيق، كنظام الإبلاغ وتوجيه السفن (STRAITREP)، كما وضع فريق الخبراء التقنيين الثلاثي (TTEG) استراتيجيات جديدة لضمان سلامة الملاحة في المضيق كخدمات الارشاد الضرورية في الموانئ الرئيسية على طول مضيق ملقا بالنسبة للسفن التي تدخل وتغادر الموانئ[2].

من الاجراءات الملموسة لمواجهة القرصنة والإرهاب البحري بمضيق ملقا نجد الدوريات الثلاثة التي تقوم بها الدول المشاطئة لمضيق ملقا، حيث خصصت الدول الثلاث مند يوليو 2004 حوالي 17 سفينة للدوريات لأمن الممرات البحرية الإقليمية (05 سفن من ماليزيا، 07 سفن إندونيسية و05 سفن أخرى سنغافورية) كأول دورية بحرية بين ماليزيا وسنغافورة وإندونيسيا أو ما يسمى بالدوريات السطحية لمضيق ملقا (MSSP)، لضمان التواجد الدائم بمياه المضيق؛ مع قيام كل دولة بدوريات في مياهها الإقليمية إلى جانب الدوريات البحرية التي تتحرك على مدار الساعة؛ كما تم إنشاء خط ساخن يربط بين مراكز القيادة البحرية الثلاثة في كل من باتام ولووت وتشانغي، مما يسمح لكل دولة من ملاحقة القراصنة

[1] Balakrishnan , others, the straits of malacca, 28.
[2] Ibid , 32.

الذين يعبرون الحدود؛ كما تم تزويد السفن التجارية بترددات لاسلكية تستخدمها السفن الحربية للسماح لها بطلب المساعدة[1].

من الجهود والتدابير الإقليمية لمواجهة القرصنة في مضيق ملقا مبادرة Malsindo لعام 2004، والتي تضم الأساطيل البحرية للدول الثلاثة المشاطئة للمضيق، وتقوم بإجراء دوريات منسقة داخل البحار الإقليمية للدول الثلاثة حول مضيق ملقا[2].

لزيادة فعالية التعاون الأمني تم التوقيع على اتفاقية دوريات مضيق ملقا (MSP) في 2006 لتبادل المعلومات الاستخباراتية وتوحيد اجراءات تنسيق العمليات؛ وقد عززت الدورية بمبادرات للتعاون مع رابطة الآسيان" المنتدى البحري لرابطة أمم جنوب شرق آسيا" لعام 2010 باستضافة اجتماعات واصدار اعلانات، لهدف تطوير وبناء القدرات بين الأعضاء وتبادل الخبرات، تحديد فرص التعاون البحري والقضايا ذات الصلة منها البحث والانقاذ[3].

كما تعد مبادرة عيون السماء EYE IN THE SKY (EIS) من أهم التدابير التي أطلقتها ماليزيا في سبتمبر 2005، لأجل تسيير دوريات جوية بحرية في مضيق ملقا من قبل الدول الثلاث المشاطئة مع شراكة تايلاندية من خلال مشاركة كل دولة بطائرتين للدوريات البحرية مع السماح بالتحليق فوق مياه الدول المعنية بما لا يقل عن ثلاث أميال بحرية، وتضم كل طائرة دورية بحرية مشتركة على متن السفينة ضباط عسكريين من كل الدول المشاركة؛ بالإضافة إلى هذه الإجراءات والتدابير نجد أحد الإجراءات المتعددة الأطراف والمتمثلة في اتفاقية التعاون الإقليمي لمكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في آسيا(RECAAP) والتي تضم دول الآسيان ودول أخرى من شمال شرق آسيا (الصين، اليابان وكوريا الجنوبية) وثلاث دول من جنوب آسيا (بنجلادش، الهند وسيريلانكا)، أين تم الاتفاق على بنود الاتفاقية في نوفمبر 2004 وانشاء مركز تبادل المعلومات في سنغافورة[4].

جاءت اتفاقية (RECAAP) بعد عمل متعدد الأطراف من قبل دول المنطقة وقد اعتمدت تعريف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 للقرصنة البحرية والموضح في ديباجتها وتعمل الاتفاقية على تبادل المعلومات والتعاون لقمع ومنع القرصنة والسطو المسلح، اعتقال القراصنة أو

[1] Joshua, importance and security of regional sea lanes, 30.
[2] Amri, Combating maritime piracy in Southeast, 14
[3] Balakrishnan , the straits of malacca, 34-35.
[4] Joshua, importance and security of regional sea lanes, 30-.31.

الأشخاص الذين يرتكبون الأعمال العدائية وضبط السفن والطائرات التي تستخدم في ذلك، كما يسعى أطراف الاتفاقية إلى إنقاذ ضحايا القراصنة سواء أشخاص أو سفن ويوفر برنامج (RECAAP) إلى جانب ذلك تدابير تسليم المجرمين، وفي هذا تتعاون الدول الأعضاء في تسليم الأشخاص المعنيين بارتكاب أعمال القرصنة والسطو المسلح في حال تواجدهم بأراضي إحدى الدول الأعضاء وتقديم المساعدات القانونية، وهي التدابير التي لا تتنافى مع إنفاذ أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، كما أن أحكام الاتفاقية لا تتعارض ولا تمس بسيادة الدول وحرية ولايتها القضائية الوطنية لأنها تبقى من وسائل التعاون والتنسيق بين الدول لتعزيز الثقة المتبادلة وتحقيق التعاون الشامل والتنسيق لمكافحة القرصنة البحرية والسطو البحري المسلح[1].

كون مضيق ملقا واحد من أكثر المناطق الساخنة بالقرصنة البحرية في العالم والأكثر تضرراً بفعل العديد من العوامل أولها حالة الفقر التي تعاني منها الدول المشاطئة للمضيق، وبفعل تزايد هذه الهجمات وتداعياتها سعت القوات البحرية الماليزية والإندونيسية والسنغافورية إلى تعزيز دوريات المراقبة ما ساعد على انخفاض عدد السفن المخطوفة والمفقودة بمنطقة المضيق[2].

كما اعتمدت الدول المشاطئة آلية للتعاون في مضيق ملقا تعرف باسم (RMSI) Regionalmaritime security initiative بإشراف فريق من الخبراء والتقنيين من الدول الثلاثة والتي تشمل منتدى تعاون يضم جميع الدول المستخدمة، لجنة تنسيق المشروع، صندوق مساعدات للإشراف على تنسيق وتنفيذ مختلف المشاريع، صندوق مساعدات الملاحة في مضيق ملقا وسنغافورة وهي الآلية التي جمعت أصحاب المصلحة، حيث مكنتهم من التعبير عن مخاوفهم ووجهات نظرهم حول ما يتعلق بالأمن والسلامة البحرية في المنطقة كما ساعدت الدول المشاطئة في الحفاظ على سيادتها واستقلالها الاستراتيجي في شؤونها الإقليمية[3].

في الأخير يمكن القول أنه ومع زيادة النشاط البحري وحركة السفن أصبح المضيق أكثر عرضة لهجمات القرصنة والسطو المسلح؛ لهذا اتفقت دوله المشاطئة على ضرورة مواجهة هذه التهديدات في إطار تعاوني رغم اختلاف وجهات النظر حول الحلول والوسائل التي تتطلبها العملية، والتي استدعت إقامة جملة تدابير لأجل مواجهتها سواء كانت الاتفاقيات والمبادرات الثنائية ما بين الدول المشاطئة

[1] Amri, Combating maritime piracy in Southeast, 12-14.
[2] Gerke, The Strategic Importance, 10.
[3] Dhyaya, a case for pan- indian, 21.

للمضيق أو الاتفاقيات المتعددة الأطراف بالشراكة مع الدول المستخدمة للمضيق الإقليمية منها والدولية والتي سنتطرق إلى أهمها في العنصر الموالي.

ليبقى القول أنه وبالنظر إلى أهم سياسات الدول المشاطئة والتي اعتمدتها في شكل تدابير واجراءات فردية وثنائية من المرجح أن تتراجع تهديدات الجريمة البحرية بالمضيق وتتلاشى مخاطرها تدريجيا، خاصة مع ما تشهده الظاهرة من انخفاض وتراجع تدريجي لعدد الهجمات والحوادث منذ بداية تنفيذ اجراءات الحماية ومكافحة الجريمة البحرية بفعل اطار التعاون وتبادل المعلومات.

الفرع الثاني: السياسات الإقليمية والدولية للتصدي للجريمة البحرية بمضيق ملقا:

يندرج ضمن هذا الفرع سياسات القوى الإقليمية والدولية في مكافحة الجريمة البحرية بمضيق ملقا من خلال التطرق إلى سياسات القوى الإقليمية في أول عنوان، ليأتي بعدها التطرق إلى أهم السياسات التي اعتمدتها الفواعل الدولية في منطقة مضيق ملقا لأجل التصدي لمخاطر وتداعيات الجريمة البحرية.

أولاً: سياسات القوى الإقليمية في مكافحة الجريمة البحرية بمضيق ملقا

كانت العديد من مبادرات العمل والسلامة المرورية بمضيق ملقا تتم ما بين الدول الثلاث المشاطئة إندونيسيا، سنغافورة وماليزيا أو في سياق إقليمي أوسع ومن بين أهم هذه المبادرات اتفاقية الدفاع الخمسة لعام 1971، وهي أول اتفاقية عقدت بشأن أمن المضيق والتي تضمنت كل من استراليا ماليزيا، نيوزلندا، سنغافورة، المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية[1].

غالبا ما يتم التعاون البحري في منطقة جنوب شرق آسيا ومضيق ملقا في إطاره الإقليمي نظراً لتعقد أنماط الجريمة البحرية التي تستدعي تعاون ثنائي وثلاثي ومتعدد ليس فقط للقضاء أو الحد من الجرائم وإنما لإيجاد طرق جديدة يمكن تطبيقها بصورة جماعية للوصول إلى نتائج أكثر إرضاء وتحقيق الأهداف الرامية إلى الحد من مختلف أشكال الجريمة العابرة للحدود في المنطقة[2].

[1] Salerno, china’s energetic obsession, 15
[2] Faudzan farhana," indonesia’s maritime diplomacy in asean : an internationa vision in the face of national challenges", asean maritime security the global maritime fulcrum in the indo-pacific, Eds. Khanisa foudzan farhana (springer, 2017), 94.

إلى جانب التدابير الفردية والثنائية للدول المشاطئة كانت هناك جهود للتعاون الثنائي الإقليمي والدولي، وفي ذلك ما قامت به إندونيسيا وسنغافورة عام 1992 بإنشاء وتنسيق دوريات في مضيق سنغافورة من خلال إقامة نظام اتصال مباشر بين أساطيلهم البحرية عرف باسم مشروع سوربيك وتنظيم دوريات منسقة كل ثلاث أشهر في سنغافورة، بدأت بعدها دول أخرى المشاركة لضمان الأمن في مضيق ملقا منها البحرية الهندية والأمريكية أين قامت القوات البحرية الإندونيسية والهندية بتسيير دوريات مشتركة[1].

يعد منتدى الحوار بين الدول المشاطئة والدول المستخدمة الخطوة الأولى في عملية صنع السياسات البحرية في مضيق ملقا، كما ساهمت كل من الآلية التعاونية وصندوق مساعدات الملاحة في إدارة ستة مشاريع مشتركة حول الأمن البحري، وتعد الآلية مكان اجتماع الأطراف الثلاثة الرئيسية في مضيق ملقا لوضع مشاريع مشتركة للسلامة والأمن لتحدد في اجتماعها بسنغافورة لعام 2009 التدابير المتعلقة بالشحن في المضيق والتي يجب أن تحصل على موافقة صناعة الشحن والدول المشاطئة[2].

عن **الجانب الصيني** قامت بكين عام 2005 بتوقيع اتفاقية شراكة استراتيجية مع إندونيسيا مع إمكانية زيادة التعاون البحري لمكافحة التهريب والقرصنة البحرية[3]، ونتيجة لادرك بكين أن مكافحة الإرهاب في مضيق ملقا من التبريرات التي تستخدمها الدول الكبرى في مقدمتها الولايات المتحدة الأمريكية، لتسهيل تواجد قواتها البحرية على طول المضيق وداخل مياهه باستخدام نظم التفتيش لمكافحة القرصنة والإرهاب البحري والذي في الحقيقة هي أنظمة موجهة تحديداً للتضييق على الصين في المضيق ومنع وصولها لإمداداتها الطاقويفي الشرق الأوسط وأوروبا[4].

نتيجة لذلك سعت بكين إلى الحوار الإقليمي نتيجة التخوف من حدوث اضطرابات في منطقة ملقا بسبب القرصنة والإرهاب البحري وعمليات السطو المسلح؛ فقد تم توقيع اتفاقية على هامش قمة طوكيو لعام 2007، لزيادة الحوار والتعاون في مجال مواجهة تهديدات الجريمة البحرية بمنطقة مضيق ملقا حفاظاً على الطاقة ودعم الحوار بين اللجنة الوطنية لإصلاح التنمية الوطنية والوكالة الدولية للطاقة لتحسين ظروف تخزين الطاقة في الصين، حيث تسعى مثل هذه المبادرات للتشارك وزيادة التعاون بين

[1] Joshua, importance and security of regional sea lanes, 29.
[2] Simon, safety and security, 38.
[3] joshua, importance and security of regional sea lanes, 29

[4] يونس، أمن الممرات المائية في العالم، 69.

الصين ومستوردي الطاقة الإقليميين لأجل الاستخدام الفعال للطاقة بمنطقة مضيق ملقا والمحيط الهادئ والاحتفاظ بخيار تطوير إجراءات أحادية الجانب لضمان وجودها المادي وقوتها الاقتصادية، خاصة في ظل اعتمادها المتزايد على موارد الطاقة الخارجية والافتقار إلى المؤسسات الإقليمية في منطقة ملقا بفعل تخوف الأطراف من الحلول المتعددة الأطراف لقضايا الأمن في مضيق ملقا، في ظل هذه الظروف سيكون أمام الصين العديد من التحديات لضمان امدادات ثابتة من الطاقة وحماية خطوط وطرق امداداتها البحرية عبر مياه مضيق ملقا[1].

من جانبها قدمت **اليابان** مساعدات مالية لدعم ماليزيا والدول المشاطئة في أعمالها ضد القرصنة البحرية حيث تبرعت اليابان في 2008 بمبلغ 4,34 مليون دولار أمريكي لتحديث رادارات المراقبة[2]؛ كما شارك خفر السواحل الياباني في إنشاء مخطط فصل حركة المرور في مضيق ملقا مند بداية التسعينات ليعزز المخطط بدعوة الشرطة البحرية لجنوب شرق آسيا من أجل التدريب في اليابان ومساعدة كل من إندونيسيا وماليزيا لإنشاء خفر السواحل في بلدانهم، فتهديد أمن المضيق يعني تهديد أمن الممرات المائية المفتوحة أمام الملاحة البحرية والذي قد ينجم عنه غلق أو تعطيل هذه الخطوط الملاحية، وكون الدول تعتمد على هذه الخطوط بشكل مباشر في عمليات النقل البحري كوسيلة لنقل مختلف المواد والمنتجات إلى الأسواق العالمية فإن أي إعاقة لحركة الملاحة بالمضيق تشكل خطر على الاقتصاديات الإقليمية والدولية.

أعلنت مؤسسة نيبون NIPPON اليابانية عام 2007 عن تأسيس صندوق مساعدات لأجل تقديم مساعدات مالية تغطي ثلث تكلفة الملاحة لخطة السنوات الخمس الأولى، فكانت المرحة الأولى موجهة لميناء بينانج بمبلغ مالي قدر بـ 1,351 مليون دولار أمريكي، لتصل مساهمات نيبون إلى 2,5 مليون دولار أمريكي عام 2009، ومساعدة قدرت بـ 0,4 مليون دولار أمريكي عام 2013[3].

باعتباره اليابان أحد أصحاب المصلحة الرئيسيين في مضيق ملقا؛ فقد اقترحت تسيير دوريات في المضيق والدعوة للتعاون لمكافحة القرصنة والسطو المسلح في البحر، حيث قدمت خطة العمل النموذجية لعام 2000 بشأن القرصنة والسطو البحري[4].

[1] Marc lanteigne, "china's maritime security and the malacca dilemma" Asian security 2 (2008): 156-157.
[2] Balakrishnan, others, the straits of malcca, 40.
[3] Zulkifli, others, the importance of the malacca straits to japan: 88.
[4] upa dhyaya, a case for pan- indian, 14.

لنجد أنه من الوكالات اليابانية المشاركة في تحقيق الأمن بمضيق ملقا الرابطة اليابانية للسلامة البحرية والوكالة اليابانية للتعاون الدولي بإشراف وزارة النقل وخفر السواحل الياباني، وهي المؤسسات التي تهتم بالحوادث البحرية والتلوث[1].

كمبادرة لإقامة روابط أمنية بحرية في مضيق ملقا تعاونت اليابان مع الولايات المتحدة الأمريكية والهند لتعزيز أمن الممرات الرئيسية خاصة مضيق ملقا، ولأن اليابان بحاجة إلى التعاون مع الدول الأخرى لمكافحة الجريمة والقرصنة البحرية بمضيق ملقا فغالباً ما يشارك خفر السواحل الياباني في تدريبات وأنشطة خفر سواحل الدول الثلاثة المشاطئة للمضيق[2].

على الرغم من أن **الهند** ليست من الدول الساحلية للمضيق إلا أنها تجاوره، حيث تقع غنديرا بوينت في الطرف الجنوبي لجزر أندمان ونيكوبار الهندية على بعد حوالي 90 ميلاً بحرياً من منطقة باندا آتشيه الإندونيسية؛ لهذا فقد شاركت نيودلهي في التدريبات التي تقام من أجل الأمن والسلامة البحرية في مضيق ملقا؛ وفي ذات السياق فقد شاركت الهند مع نظيرتيها السنغافورية والإندونيسية والبحرية التايلاندية في المناورات البحرية عند مدخل مضيق ملقا كمشاركتها في أكبر مبادرة أمنية بمضيق ملقا وهي مبادرة عيون السماء (MSSI)، حيث اتبعت نيودلهي نهجاً تعاونياً وأثبتت فيه مدى قدرتها على مواجهة التحديات وتحقيق السلامة والأمن البحري في مضيق ملقا من خلال سياسات التعاون مع الدول المشاركة[3].

كما شاركت البحرية الهندية مع إندونيسيا بدوريات مراقبة عند المدخل الشمالي للمضيق، لتتعزز الشراكة بالتوقيع على اتفاقية RECAAP عام 2006 لتأمين مجالها البحري وحماية مصالحها الاقتصادية[4]، وقبلها عام 2005 ضمن سياستها النظر نحو الشرق أجرت الهند تدريباتها البحرية مع إندونيسيا بالقرب من مضيق ملقا للتصدي للقرصنة ومنع تهريب المخدرات والأسلحة والصيد الجائر والهجرة الغير شرعية في المضيق والمنطقة[5].

[1] Zulkifli, straits of malacca maritime strategic, 254.
[2] Noraini zulkifli, "china's usa and india in the strait of malacca: the significance toward japan", international research journal of social 6 (2016), 437, web: https://www.researchgate.net/publication/326987799
[3] Bin mahd rusli, a priceless maritime heritage, 4-5.
[4] يونس، أمن الممرات المائية في العالم، 44.
[5] Anders C. Sjaastad, "Southeast Asian SLOCs and security options", maritime security in southeast asia, edt. Kwa Chong Guan and John K. Skogan (london: Routledge security in Asia series, 2007), 9.

ليتزايد دور شرطة البحرية الهندية مع زيادة أهمية الشحن التجاري في مضيق ملقا لأجل توفير الأمن في خطوط الملاحة البحرية غرب المحيط الهندي، لهذا تحافظ البحرية الهندية على تواجدها بالموانئ الخارجية وإقامة التدريبات المشتركة مع القوات البحرية الأخرى، وتسهيل تبادل المعلومات الاستخبارية؛ كما شارك غفر السواحل الهندي في مبادرة الأمن البحري لآسيا والتي تسعى إلى حشد جهود حرس السواحل الإقليمية لمواجهة التهديدات البحرية الغير تقليدية خاصة مع تزايد أعداد السفن المحملة بالنفط والغاز الطبيعي من الخليج العربي وإفريقيا لإشباع حاجيات دول غرب وشرق آسيا من الطاقة[1].

كما وقعت البحرية الهندية عام 2005 مذكرة تفاهم مع البحرية التايلاندية للإبلاغ عن حوادث القرصنة، تقوم مع نظيرتها الإندونيسية بتنسيق اتصالات بين مراكز العمليات والوحدات في البحر[2].

ليتضح أن الحكومة الهندية سعت إلى بدل العديد من الجهود لتعزيز سلامة الملاحة في مضيق ملقا نظراً للأهمية التي يحظى بها المضيق في الاستراتيجية البحرية اليابانية؛ لذا وكما سبق الذكر فقد مولت الهند ومازلت تدعم العديد من المشاريع المتعلقة بالمجال البحري لضمان استمرارية مصالحها في منطقة المضيق.

ما زاد من مطالب الاعتماد على حلول متعددة الأطراف تفاقم مخاطر القضايا العابرة للحدود "الإرهاب البحري، السطو المسلح، الإتجار بالبشر، التهريب"، ولأجل التصدي لها استغلت الدول الكبرى التعددية للمشاركة في إدارة مضيق ملقا، وهو الأمر الذي رفضته كل من ماليزيا وإندونيسيا إلا فيما يخص تقديم المساعدات وفقاً لما حددته المادة 43 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982؛ من الواضح أن التعددية في مضيق ملقا لا تمثل في الحقيقة دعم للدول المشاطئة وإنما تشكل ورقة ضاغطة وسلاح في يد القوى الدولية لدفع المنظمة البحرية الدولية أن تكون وسيط لإقناع الدول المشاطئة للمضيق بأن تقبل بالتعاون الدولي في إدارة وتسيير مضيق ملقا[3].

كما تشير العديد من الدراسات إلى أن مضيق ملقا أصبح يشكل الجبهة الثانية لمكافحة الإرهاب بعد أحداث 11 من سبتمبر، كمنطقة معرضة لخطر الحرب والاضطرابات بسبب الأسلحة ومختلف التقنيات التي يستخدمها القراصنة؛ وهي التهديدات التي يمكن أن تحدث في أي نقطة اختناق بالعالم، لهذا

---

[1]Gurpreet S khurana, "security of maritimeenergy lifelines: Policy imperatives for India", indias energy security,eds. Gurpreet S khurana (Routledge, 2008), 15.
[2] Ibid, 19.
[3] Nazira abdul rahman, "multilateralism in the straits of malacca and Singapore", marine policy 44 (2014): 233.

يرجح البعض إلى أن التهديد الأمني الذي يتعرض له المضيق ما هو إلا حملة دعائية لتبرير التواجد الأمريكي بالمنطقة واستراتيجية للتدخل من أجل منع الصين من زيادة توسعها ومحاصرتها، وهو الوضع الذي لن تسكت عنه بكين والذي سيقود في الغلب إلى رد عسكري مباشر باستخدام الصواريخ المضادة للسفن[1].

من **المنظمات** التي تركز على الأمن والتعاون في منطقة مضيق ملقا **المنظمة البحرية الدولية IMO** التي قامت في دورتها 93 بعقد اجتماع للنظر في طرق ووسائل تعزيز السلامة والأمن وحماية البيئة في مضيق ملقا، كما قامت بثلاث اجتماعات في عواصم الدول الثلاثة المشاطئة للمضيق في إندونيسيا عام 2005، ماليزيا 2006 وسنغافورة في 2007 لوضع اطار تعاوني، حددت فيه لجنة مسؤولة عن المشاريع المخصصة وفريق الخبراء والتقنيين المؤلف من كبار السؤولين والخبراء في الدول المعنية[2].

كما يحرص مكتب غرفة التجارة الدولية IMB على التعاون والمحافظة على المراقبة والإبلاغ عن جميع الهجمات، بالإضافة إلى أنه يسعى إلى تعزيز التنسيق مع السلطات المحلية والإقليمية لتقديم المساعدات الضرورية في سبيل التقليل من مخاطر القرصنة البحرية وتداعياتها[3].

زد على ذلك نجد تدابير إقليمية متعددة الأطراف في إطار **رابطة أمم جنوب شرق آسيا** ضمن منتدى الآسيان الإقليمي ARF لتسهيل الحوارات والتشاور حول القضايا السياسية والأمنية ذات الاهتمام المشترك بين الدول التي لها مصالح استراتيجية في مضيق ملقا لتعزيز القدرات المؤسسية وروابط التعاون من أجل تحسين السلامة البحرية والتقليل من التلوث البحري، والاهتمام بأمن النقل من خلال بناء القدرات والبرامج القائمة على تكنولوجيا المعلومات وتحسين القدرات الإقليمية لعمليات البحث والانقاذ البحري، أين عقدت عدة اجتماعات في إطار المنتدى الإقليمي لآسيا والمحيط الهادئ والمتعلقة بالأمن البحري في جنوب شرق آسيا؛ والتي أقيمت على جوانبها العديد من ورشات العمل حول الأمن البحري والتدريبات

[1] يونس، أمن الممرات المائية في العالم، 72.

[2] المرجع نفسه، 33-34.

[3] Icc internationa maritime bureu, piracy and armed robbery against ships, report for the period 1 january-31 march 2022, united kingdom,17.

وبناء القدرات لمعالجة قضايا القرصنة البحرية من خلال زيادة الاتصال بين الأفراد وتبادل المعلومات على أساس احترام سلامة الأراضي والسيادة والولاية القضائية للدول[1].

في سبيل تحقيق الأمن البحري في المضيق من جهته يسعى**الاتحاد الأوروبي** إلى بناء القدرات للتوعية بالمجال البحري حيث تعهدت المفوضية الأوروبية بتقديم مبلغ 37 مليون يورو لدعم الأمن البحري بالمنطقة، كما تم إنشاء مؤسسة التمويل الدولية الجديدة بالتعاون مع RECAAP[2] .

إذ يعد الاتحاد الأوروبي من أصحاب المصلحة في آسيا وأي تهديد أمني لمنطقة جنوب شرق آسيا سيكون له تداعيات على المصالح الاقتصادية والأمنية للاتحاد، لهذا يعمل الأخير بالشراكة مع "منتدى التعاون الإقليمي الآسيان" على زيادة الاستثمارات وتعزيز التجارة الاقليمية مع الدول الآسيوية تحسين الوعي البحري والمراقبة وتبادل المعلومات للحفاظ على السلم والأمن البحريين، وهي الخطوات التي تسهل على الاتحاد تنفيد التدابير والسياسات المتعلقة بالأمن البحري نظراً لحجم التجارة الأوروبية التي تعبر الممرات البحرية في آسيا ولضمان استمرارية تدفق تجارة الاتحاد عبر البحر وضرورة الإبقاء على الممرات الحيوية مفتوحة وآمنة للشحن العالمي الأمر الذي يستدعي عدم إعاقة أو تعليق المرور عبر مضيق ملقا الذي تعد مياهه حلقة الوصل بين المحيطين الهندي والهادئ[3].

على سبيل الجهود التي يقوم بها الاتحاد الأوروبي حضر الممثل السامي للاتحاد وشارك في الاجتماع الوزاري للمنتدى الإقليمي للغات ARF كما شارك في معاهدة الصداقة والتعاون TAC كخطوة للحفاظ على درجة من المشاركة الفعالة في المسائل المهمة في المنطقة، كما أن تدريبات خفر السواحل والدوريات التي يقوم بها الاتحاد الأوروبي بالشراكة مع إندونيسيا، وتقديم الدعم الفني وتبادل الخبرات القانونية من شأنها أن تساهم في تحقيق وفرض الأمن بمضيق ملقا وهي فرصة لفتح آفاق التعاون التشغيلي المستقبلي بين الطرفين[4].

ليبقى التواجد الأوروبي بمضيق ملقا منخفض نسبياً خاصة فيما يتعلق بمسائل الأمن البحري في المنطقة إلا أن الوصول الغير مقيد والآمن للسفن الأوروبية إلى كل ممرات الاتصالات البحرية في جنوب

[1] Abi bramasto, security management in the straits of malcca, 13-14.
[2] Dhyaya, a case for pan- indian, 16.
[3] Gyasi, 21 st century maritime silk road security effect, 48.
[4] Emil mahyudin, gilang nur alam, rmt nurhasan, others,"maritime security on southeast asia through extra-regional cooperative efforts", positive school psychology 6 (2022), 8093.

شرق آسيا عموماً ومضيق ملقا خاصة يتطلب بدل المزيد من الجهود إلى جانب الدول المشاطئة للتصدي للتهديدات الأمنية البحرية بمضيق ملقا.

ثانياً: سياسات القوى الدولية في مكافحة الجريمة البحرية بمضيق ملقا

في اطار جهود الدول الثلاثة المشاطئة لمضيق ملقا ولأجل ضمان الأمن والسلامة البحرية كانت غالبا ما تنحاز الأخيرة إلى أحد الأطراف الخارجية التي لها مصالح بالمنطقة والمضيق تحديداً لهذا كانت سنغافورة الدولة الأكثر قابلية لإشراك الطرف الخارجي؛ من هنا نجد أن كل من الصين، اليابان، وكوريا الجنوبية، الولايات المتحدة الأمريكية ومن منظور جيوسياسي من بين الدول الأكثر مصلحة في المضيق والتي لها تأثير على مضيق ملقا لهذا تهتم **الولايات المتحدة الأمريكية** بالمكانة الجيوسياسية للمضيق وما يمكن أن تحققه بسيطرتها عليه[1].

في سعيها لتجسيد هذه السيطرة قامت الولايات المتحدة الأمريكية بتدريبات لمكافحة القرصنة بالشراكة مع إندونيسيا والتي تضمنت الصعود للسفن وتفتيشها مع التمرين الذي يطلق عليه Crisis Action Planning Smee 05-03.30 بالإضافة إلى مبادرة أمن الانتشار Proliferation Security Initiative، والتي تم اطلاقها عام 2003 من أجل الحد من تهريب أسلحة الدمار الشامل وانتشارها وتعطيل أنظمة ايصالها والعناصر ذات الصلة في أعالي البحار تخوفاً من وقوعها في أيدي الإرهابيين وتسعى الولايات المتحدة الأمريكية إلى تعزيز هذه المبادرة وتوسيعها[2]، كما وقعت عام 2006 على اتفاقية (RECAAP)[3].

من جهة أخرى تقوم الولايات المتحدة الأمريكية بتدريبات بحرية مع ستة من دول الآسيان بحزمة مالية قيمتها 100 مليون دولار لإنفاذ القانون البحري؛ حيث أجرت القوات البحرية الأمريكية مع بروناي وإندونيسيا وماليزيا، الفلبين، سنغافورة وتايلاند التدريبات السنوية الرابعة عشر للتعاون والتدريب في جنوب شرق آسيا وتضمنت التدريبات تدريب الضباط للتعامل مع تهديدات الأمن البحري في مضيق ملقا وبحر أندمان وبحر الصين الجنوبي[4].

---

[1] Salerno, china's energetic obsession, 16
[2] Ibid , 36-37.
[3] Ibid ,15.
[4] Phuong nguyen, "vietnam eyes greater international integration—and that’s good news for the united states", southeast asia from scott circle 21(2015): 12.

أكدت واشنطن في اجتماع المنظمة البحرية الدولية المنعقد بكوالالمبور عام 2006 على اهتمامها بتعزيز التعاون بين الدول المشاطئة والمستخدمة للمضيق ضد أعمال الجريمة البحرية من خلال تبادل المعلومات بشكل أكثر فعالية، حيث قدم قانون تفويض الدفاع الوطني الأمريكي في إطار البرنامج العالمي للتدريب والتجهيز مختلف المساعدات لتحسين الأمن البحري، وفي عام 2008 قدمت الولايات المتحدة مساعدات مالية لكل من إندونيسيا وماليزيا وتزويد إندونيسيا بخمسة رادارات ساحلية على طول مضيق ملقا؛ بالإضافة إلى التدريبات البحرية في المحيط الهادئ التي تقوم بها قوات الأسطول بحري الأمريكي مع القوات البحرية للدول المشاطئة للمضيق لأجل التعاون على الطفو وتدريبات الاستعداد ودعماً لسياسة مكافحة الإرهاب التي تقودها واشنطن تسعى الأخيرة إلى تجهيز السفن بمعدات إلكترونية لتتبع مواقع السفن وتحديد سرعتهم ووجهاتهم ومختلف بياناتهم[1].

كما زودت الولايات المتحدة الأمريكية إندونيسيا بثلاثين قارب دورية للشرطة وساهمت في تدريبات Carat وSeacat للدول الثلاثة المشاطئة مع وكالات إنفاذ القوانين البحرية، كما مولت واشنطن مركز اتصالات تكتيكي في جاكارتا وإقامة البرنامج العالمي للتدريب والتجهيز لعام 2006 حيث قدمت واشنطن 47,1 مليون دولار أمريكي لإندونيسيا و16,3 مليون دولار لماليزيا[2].

لتشكل قضايا التعاون البحري الجوانب الأكثر تعاون بين الولايات المتحدة والدول المشاطئة من خلال قيامهم بمجموعة من التدريبات بين البحرية الأمريكية وسلاح مشاة البحرية مع شركائهم في ماليزيا ودول جنوب شرق آسيا التي شاركت هي الأخرى في برامج مكافحة القرصنة البحرية بمضيق ملقا، كما تعمل الولايات المتحدة على تعزيز الوعي بالمجال البحري لمساعدة قوات الأمن الإقليمية في تعقب القراصنة واعتقالهم وتقديم المساعدات للدول المشاطئة من أجل تحسين الجهود الأمنية البحرية على مستوى الموانئ[3].

بعد ذكر أهم سياسات وجهود الدول المشاطئة الإقليمية والدولية المبذولة في سبيل تحقيق الأمن البحري بمضيق ملقا، نجد أنه من العراقيل التي تجعل من القرصنة والجرائم البحرية الأخرى مستمرة النشاط بمضيق ملقا هي الأطر القانونية الدولية والاتفاقيات المبرمة لمواجهة هذا التحدي، فمن خلال التعريف الضيق الذي تقدمه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 للقرصنة والتي تقتصر فيه

---

1 Simon, safty and security, 32.
2 Ibid, 36
3 Balakrishnan, others, The Straits of Malacca, 39.

على الأعمال التي ترتكب في أعالي البحار، ولا تعترف بالأعمال العدائية الأخرى والإجرامية التي تحدث في باقي النطاقات البحرية منها البحر الإقليمي إذ لا تصنفها على أنها قرصنة بحرية ولا يطبق في حق مرتكبيها ما يطبق من عقوبات على الجرائم الي تقع في أعالي البحار كما تنص عليه الاتفاقية ما يزيد من مخاطرها وتداعياتها[1].

تبقى أعمال القرصنة من الأعمال التي تقود إلى شن هجمات واسعة النطاق في البحر وتحديداً في المضائق البحرية ومناطقها الأكثر اختناقا، لهذا تسعى الدول المشاطئة والمستخدمة لمضيق ملقا إلى تعزيز آلياتها الدفاعية وتحسين نقل موارد الطاقة عبر المضيق، وتطوير القدرات البحرية وتكوين روابط أمنية مع الدول التي يمكن أن تدعم الأمن والاستقرار بمضيق ملقا، وتكييف سياساتها البحرية وفق ما يتماشى مع الموقع الجغرافي والسياسي والاستراتيجي لكل طرف[2].

نتيجة لتداخل المصالح التجارية وتحديات الأمن البحري بالمضيق وافتقار العديد من الدول المشاطئة إلى القدرة على المراقبة تبقى المخاطر المحتملة على الشحن البحري قائمة خاصة عندما لا يتم الإبلاغ عن الهجمات وعمليات السطو، لتتجسد بذلك سياسات التعاون المتعدد الأطراف ضد الجريمة البحرية في مضيق ملقا في أهم الاتفاقيات وهي اتفاقية (MSSI) و (RMSI) و (RECAAP)، إذ تعد كل من (RMSI) و (RECAAP) أهم وآخر اتفاقيتين للتعاون ومكافحة القرصنة البحرية والسطو البحري حتى الوقت الحاضر، لتشكل بذلك السياسات المتعددة الأطراف أهم نقاط التعاون الإقليمي والدولي انطلاقاً من ادراكها ووعيها بالتحدي الأمني المشترك للجريمة البحرية.

لتبقى القوى الإقليمية والدولية مهتمة بمسألة الأمن والاستقرار في منطقة مضيق ملقا وهو الاهتمام المرتبط بممرات الاتصال البحرية الأكثر استراتيجية، وهو ما جعل المستخدمون الخارجيون أكثر حرصاً على التعامل مع الدول المشاطئة للمضيق في مسائل الأمن والسلامة البحرية.

بناءاً على ما سبق من الواضح أن مضيق ملقا به العديد من السياسات التي تتجسد في شكل مبادرات وتدابير وجهود للتعاون البحري تعكس المصالح الاستراتيجية للدول المختلفة بالمضيق الإقليمية منها والدولية، والتي لديها مصالح متداخلة ما يساعد على توطيد التعاون ودمج جهود وتدابير الشراكات

[1] Farhana, indonesia's maritime diplomacy, 94
[2] Khurana, security of maritime, 20.

في شبكة معلومات متعددة تكون أكثر فاعلية في تحقيق الأهداف المرجوة في المضيق للتصدي للقرصنة البحرية والسطو المسلح والإرهاب البحري.

في ذات السياق تبقى الدول المشاطئة للمضيق متخوفة من التعاون الدولي بشأن الأمن في مضيق ملقا خوفاً على سيادتها، لهذا غالباً ما لا تستجيب هذه الدول لبعض الاقتراحات حول حماية الممر المائي ولا تسمح للسفن الأجنبية بأي ممارسات في المياه الواقعة ضمن سيادتها، كما ترفض توقيع أو تنفيد أي اتفاقيات من شأنها المساس بالسيادة الوطنية للدول المشاطئة لمضيق ملقا.

المطلب الثاني: سياسات حماية البيئة البحرية والسلامة المرورية في مضيق ملقا:

تعد مسألة التحكم في التلوث البحري وتحقيق السلامة في مضيق ملقا من القضايا الأمنية الأكثر أهمية والحفاظ على كلاهما يتطلب عملاً مضاعفاً للدول الثلاثة المشاطئة خاصة إذا ما تعلق الأمر بأرواح الأشخاص المستخدمين للمضيق "صيادين، مسافرين، تجار، بحارة".

لهذا تعد السلامة الملاحية لسفن الرحلات البحرية من المسائل الأكثر حساسية والتي بدأ الاهتمام بها مند أوائل السبعينيات عندما تم إنشاء مجموعة الخبراء التقنيين الثلاثية، التي تضم كل من إندونيسيا، ماليزيا وسنغافورة للتعامل مع مختلف المسائل المرتبطة بالتلوث في مضيق ملقا، كما قامت شركات الشحن بدعم من الحكومة اليابانية وبالتنسيق مع مجلس مضيق ملقا من تنفيد بعض المشاريع الموجهة لمنع التلوث النفطي بالبحر والتقليل من أضراره لتحسين طرق الملاحة الذي من شأنه ضمان السلامة الملاحية عبر مياه المضيق والعديد من التدابير والاتفاقيات والأحكام المتعلقة بالحد من مخاطر التلوث البحري لا سيما عبر الحدود السياسية، والذي تضافرت حوله الجهود الحكومية للدول المشاطئة والمستخدمة[1]، لحماية البيئة البحرية وتحقيق السلامة المرورية بمضيق ملقا، والتي سيتم التعرف على أهمها في فروع هذا المطلب.

الفرع الأول: سياسات الدول المشاطئة لحماية البيئة البحرية في مضيق ملقا:

من المخاطر التي يتعرض لها مضيق ملقا التلوث البحري نتيجة انبعاثات الشحن البحري والنفط والمسال والنفايات الزيتية والمواد الضارة الأخرى، لهذه الأسباب أعطت اتفاقية الأمم المتحدة للقانون

[1] Cleary, environment and development, 180-184.

البحار لعام 1982 في دورتها الثانية الحق للدول المشاطئة سن القوانين من أجل التحكم في تصريف النفط والمواد الضارة، واتخاد الإجراءات القانونية اللازمة ضد السفن التجارية التي لا تلتزم بالقواعد الدولية المتعلقة بالتلوث البحري على أن تكون القوانين والإجراءات المعتمدة لا تختلف عن المعايير والقوانين الدولية؛ في ذات الصدد تدعو الاتفاقية في مادتها 43 إلى التعاون بين دول المضيق والدول المستخدمة لمنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه وعلى دول المضيق الإخطار عن المخاطر التي تتعرض لها الملاحة البحرية[1].

في ذات السياق نجد أن مضيق ملقا لا يخضع لأي اتفاقية دولية طويلة الأمد كالمضائق التركية إلا أن هذا لا يمنع من أن تطالب الدول المشاطئة من وضع بعض القيود على السفن التي تعبر المضيق لأجل حماية البيئة البحرية، ومن المبررات التي يمكن تقديمها للمنظمة البحرية الدولية ما يتعلق بحجم القدرة الاستيعابية لحركة الملاحة البحرية في مضيق ملقا لأنه غاليا ما تتجاوز حركة الشحن القدرة الاستيعابية ما يؤثر سلبا ويخلف العديد من الأضرار التي من الصعب تداركها[2].

لتحسين السلامة المرورية والأمن البحري في المناطق المضائقية ومياهها نصت اتفاقية ماربول MARPOL على ضرورة توفير أعلى مستوى حماية من المواد الضارة على متن السفن في ملحقها الأول ليحدد الملحق الثاني مكافحة التلوث بالمواد السائلة الضارة؛ أما بخصوص مصادر التلوث بمياه الصرف الصحي من السفن، فقد حددت في الملحق الرابع يليه المرفق الخامس الذي يمنع التلوث بالقمامة في البحار المغلقة وشبه المغلقة والتي قد تشمل أجزاء من البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة للدول المشاطئة للمضيق وللتقليل من هذه المخاطر وغيرها فقد منحت اتفاقية ماربول سلطات واسعة لدولة الميناء تمتد إلى تفتيش السفن الأجنبية التي لا تعتمد معايير الإبحار الدولية[3].

كما تناولت المادة 233 من قانون السلامة والأمن للدول حق التعامل مع الضرر الفعلي والمهدد للبيئة البحرية في المضيق[4]، من خلال منح الدول المشاطئة وبموجب المادة (1) 41 الحق في تعيين ممرات بحرية وأنظمة فصل حركة المرور؛ كما نصت في ذات السياق المادة (4)41 أنه في مقابل هذا

[1] Mary george, abdul samad osman, others, "protecting the malacca and singapore straits from ship's atmospheric emissions through the implzmentation of marpol annex vi", the unternational journal of marine and coastal law 32 (2017): 13.
[2] Bin mohd rusli, Protecting vital sea lines, 86.
[3] George, others, protecting the malacca singapore straits, 15.
[4] Ibid , 13.

الحق الممنوح للدول المشاطئةعليها تقديم مقترحاتها بشأن الممرات وأنظمة المرور إلى المنظمة البحرية الدولية ولا يبدأ الإنفاذ المتعلق بالممرات البحرية إلا بعد اعتماد رسمي من قبل المنظمة البحرية الدولية[1].

في ذات السياق تم تأسيس القاعدة القانونية الدولية لتقاسم الأعباء بموجب المادة 43 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 والتي تنص أنه على الدول المستخدمة والمشاطئة للمضيق بموجب اتفاق التعاون تقديم المساعدات الملاحية والسلامة الضرورية، والقيام بالتحسينات اللازمة لمساعدة الملاحة الدولية على منع التلوث من السفن أو خفضه والتحكم به بمياه مضيق ملقا[2].

أولاً: جهود وتدابير إندونيسيا لحماية البيئة البحرية بمضيق ملقا

يوضح قانون الشؤون البحرية الإندونيسية لعام 2014 بأن إندونيسيا دولة أرخبيلية ويشير نفس القانون في مادته الثانية إلى أن التطوير البحري هو تطوير يوفر التوجيه في استخدام الموارد البحرية لتحقيق النمو الاقتصادي والرفاهية واستدامة النظم البيئية الساحلية والبحرية؛ فحماية البيئة هي منهج متكامل للحفاظ على الموارد البحرية ومنع التلوث والضرر البيئي البحري وهي تشمل الحفاظ على البيئة البحرية وإدارة الكوارث والأضرار البحرية[3].

كما تقوم جهود مكافحة الصيد الغير قانوني في مياه المضيق والمياه الإندونيسية كخطوات استراتيجية للقضاء على الصيد الجائر من خلال عمليات المراقبة، والتعاون مع مختلف الأطراف التي لديها سلطات انفاد القانون في البحر؛ كما تعد سفن الصيد الأجنبية في المياه الإندونيسية ضارة لمصائد الأسماك وتشكل تهديداً لسلامة وإدارة الموارد البحرية ومصايد الأسماك في مياه المضيق، حيث يتم تنظيم تنفيد القانون بالشراكة مع البحرية الإندونيسية والعديد من الأطراف الخارجية والتي في معظمها دول أعضاء في رابطة الآسيان، القائمة على تعزيز التعاون بين القطاعات لتحسين إدارة مصائد الأسماك وما ساعد في ذلك وضع نظام مراقبة السفن عبر الأقمار الصناعية كتدابير لتحقيق الحماية البيئية بالمياه الإندونيسية ومياه مضيق ملقا[4].

[1] Ibid , 14
[2] Xu, the challenges of maritime security, 103.
[3] C.p.f .luhulima, "maritime security within the framework of the global maritime fulcrum", asean maritime security the global maritime fulcrum in the indo-pacific, Eds. Khanisa foudzan farhana (springer, 2017), 112.
[4] Ibid, 113.

كما قامت إندونيسيا ومند فترات زمنية نتيجة لمخاطر التلوث الناجم عن الاستخدام الواسع للمبيدات الزراعية على إنشاء العديد من مراكز النفايات السامة للتخلص منها عن طريق التصنيع بوضع إجراءات مراقبة جد صارمة، كما اتخذت إندونيسيا تدابير لتحسين إدارة بيئتها من خلال إنشاء وكالة حماية البيئة البحرية[1].

في ذات السياق وبخصوص التدابير والجهود التي تبذلها الحكومة الإندونيسية في مجال حماية البيئة البحرية بمضيق ملقا؛ فقد تم اتباع نهج تنظيمي للتحكم والتقليل من المخاطر التي تتسبب بها تسربات زيت النخيل بتحديد بعض الشروط الخاصة بإنشاء الشركات والمصانع التي تهتم بصناعة زيت النخيل، كما وضعت العديد من الضوابط والتدابير لمكافحة التلوث الناجم عن هذه المصانع والتأكد من تركيب أجهزة التلوث ومراقبته والتقليل من استخدام المياه أثناء المعالجة، كما عمدت إلى توفير أنظمة صرف مناسبة لإزالة الانسكاب والنفايات السائلة، وغيرها من التدابير وأنظمة معالجة النفايات السائلة التي تساعد في التقليل من تداعيات التلوث في مياه مضيق ملقا والتي تسببها المخلفات البشرية على وجه التحديد[2].

ثانياً: جهود وتدابير سنغافورة لحماية البيئة البحرية بمضيق ملقا

تعمل سنغافورة للتقليل من مخاطر الثلوث البيئي بمضيق ملقا على الامتثال للاتفاقيات الدولية بشأن السلامة الملاحية، وذلك بتعزيز التعاون والتنسيق حول سياسات واجراءات مكافحة التلوث بالمضيق وفتح مجال التشاور مع المنظمات البحرية الدولية حول مخطط فصل حركة المرور مع الدول المشاطئة والمستخدمة[3].

تعاونت في سبيل ذلك مع كل من إندونيسيا وماليزيا لحماية البيئة البحرية بمضيق ملقا منذ بداية التسعينات وصولاً إلى إنشاء آلية التعاون الجديدة للمضائق البحرية بين الدول الثلاثة لعام 2007 كأهم

[1] Cleary, environment and development, 171.
[2] Ibid, 162-164.
[3] Izyan munirah moh zaideen, Jagan jeevan, others, Strategies to promote navigational safety and marine environmental protection: With reference to the Straits of Malacca and Singapore" International Journal of e-Navigation and Maritime Economy 11 (2019):50.

آلية جمعت بين أدوار الدول المستخدمة وأصحاب المصلحة لتعزيز وحماية البيئة البحرية بمياه مضيق ملقا، فضلاً على أنها تتماشى وأحكام القانون الدولي ولا تنتهك سيادة وولاية الدول المشاطئة[1].

ثالثا: جهود وتدابير ماليزيا لحماية البيئية البحرية بمضيق ملقا

تعمل ماليزيا على تطوير نظام للتخلص من النفايات والتحكم في تصريف مصادر التلوث في مضيق ملقا وإزالة التلوث الناجم عن السفن، كما استحدثت نظام البحر الماليزي swasla للمساعدة على إنفاذ القوانين البحرية في مضيق ملقا للتأكد من أن مياه المضيق آمنة من المخاطر الملاحية والأنشطة غير القانونية[2].

لأجل ذلك استثمرت ماليزيا ما بين عامي 1978 و1994 ما قدره 11 مليون يورو لوضع نظام لإدارة حركة السفن، لأجل مواجهة خطر النفايات التي تخلفها السفن العابرة للمضيق والتي بلغت عام 2000 ما قدره 888000 طن من النفايات الزيتية والصلبة ومياه الصرف الصحي والتي تشكل تهديداً لبيئة المضيق والمناطق المحيطة به، لهذا تتكفل الدول المشاطئة بتحمل أعباء تمويل تدابير السلامة الملاحية وتحمل عواقب الانسكاب النفطي وغيرها من مصادر التلوث الناجم عن سفن الشحن[3].

كما شاركت ماليزيا والدول الساحلية مع المنظمة البحرية الدولية (IMO) لوضع آليات لدعم السلامة الملاحية والبيئية في المضيق، لتقر المنظمة أنه على سفن الدول العابرة للمضيق الامتثال لجميع اتفاقيات المنظمة وفي سبيل ذلك تم تطبيق المادة 43 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 بالتعاون مع الدول الساحلية في مضيق ملقا، ليتم في عام 2004 عقد مؤتمر لمناقشة سلامة السفن التي تبحر في المضيق ومن نتائجه إنشاء إطار للتعاون بين مستخدمي المضيق والدول المشاطئة والذي يتضمن منتدى تعاون، صندوق مساعدات الملاحة، وستة مشاريع لتعزيز السلامة وحماية البيئة البحرية والذي جاء فيه اقتراح ماليزيا بإزالة إحدى عشر حطام سفينة في مضيق ملقا على مدى خمس سنوات بتكلفة قدرها 6,3 مليون أسد (ما قدره خمسة ملايين دولار أمريكي عن كل حطام)؛ بالإضافة إلى إنشاء

[1] Robert beckman, "signapore strives to enhance safety, security, and environmental protection in its port and in the straits of malacca and singapore ", ocean and coastal law journal 2 (2008): 200.
[2] Balakrishnan, others, the straits of malacca, 30-32.
[3] Gerke, others, the strategic importance, 13.

مراكز القدرات في مجال التأهب والاستجابة للمواد الخطرة والضارة على مدار عامين بتكلفة متوقعة تصل إلى 3,5 مليون دولار أمريكي[1].

فعلى الرغم من الجهود المبذولة بشكل فردي أو جماعي أو بالتعاون مع الدول المستخدمة والمنظمات الدولية تزداد المخاوف من التلوث والتدهور البيئي البحري، ليبقى المضيق الحوض الذي يشتمل على جميع أنواع الملوثات مع زيادة أهميته ودوره كأهم ممر بحري في المنطقة وشريان رئيسي للشحن العالمي[2].

ليبقى ختام الحديث عن أهم سياسات الحماية البيئية التي اعتمدتها الدول في مضيق ملقا أنه توجد حقيقة التي لا يمكن انكارها أو التغافل عنها في أن مضيق ملقا يشكل إرثاً بحرياً للدول المشاطئة والمجتمع الدولي؛ ولأجل ضمان استمرارية نشاط وحركية الملاحة البحرية على طول المضيق على الدول فرض تدابير تعاونية لحماية البيئة البحرية في مضيق ملقا، وتحديث المساعدات المالية والهيكلية والفنية لزيادة سلامة الملاحة البحرية عبر مياهه.

الفرع الثاني: سياسات السلامة والحماية المرورية في منطقة مضيق ملقا :

لأن مضيق ملقا يعرف حركة مرور عالية وكثيفة بمياهه تزيد احتمالية التصادمات اعتباراً لذلك يتم إجراء تحليلات لحركة المرور البحرية لتعزيز سلامة المرور البحري، ومما يساعد على تحقيق ذلك اعتماد نظام تحديد الهوية الأوتوماتيكي AIS لتنظيم حركة مرور السفن وتجنب اصطدامها حيث يقوم بإجراء تحليلات للمخاطر في ظل ظروف وأوقات مختلفة، وهو نظام مصمم للتعرف على السفن التي يزيد وزنها عن إجمالي 300 طن وحمولة تصل إلى 500 طن يكون مسارها ضمن طرق بحرية محلية حيث يتم عرض بيانات السفينة الثابتة والديناميكية وتحديد المعلومات حولها كل 2 إلى 10 ثواني حسب سرعة السفينة والتي يتم من خلالها تحديد المعلومات حول السفينة منها نوعها وطولها، علامات النداء رقم المنظمة البحرية الدولية، الموقع الهوائي، خطوط الطول وخط العرض، الوقت ومعدل الدوران والسرعة، نوع البضاعة... وغيرها[3].

---

[1] Balakrishnan, others, the straits of malacca, 37.
[2] Cleary, environment and development, 188
[3] Muhammad badrus zaman, eiichi kobayashi , nobukazu wakabayashi , others, "risk of navigation for marine traffic in the malacca strait using", procedia earth and planetary science 14 (2015): 33-35.

ليتم في الفترة ما بين 1971 و2001 وضع أهم سياسات السلامة والحماية المرورية من خلال تنفيذ نظام التعاون البحري في مضيق ملقا من قبل الدول الثلاث المشاطئة، وذلك بتشكيل فريق ثلاثي من الخبراء والتقنيين تمكنوا بحلول عام 1975 من تنفيد مخطط فصل حركة المرور TSS وتطبيق نظام الإبلاغ الإلزامي عن السفن Straitrep ليقتصر التعاون في هذه الفترة بين الدول الثلاث المشاطئة للمضيق دون تدخل أي طرف خارجي سواء كانت أطراف حكومية أو غير حكومية في إدارة مضيق ملقا باستثناء اليابان من خلال مشاركتها في مجلس مضيق ملقا MSC [1] .

أولاً: سياسات السلامة والحماية المرورية للدول المشاطئة بمضيق ملقا

تنظر **إندونيسيا** إلى مياه مضيق ملقا من منظور استراتيجي أكثر منه اقتصادي كون المضيق هو الممر البحري الوحيد الذي يخترق المياه الإندونيسية[2]، لهذا تسعى الاستراتيجية البحرية الإندونيسية إلى تحقيق الاستقرار السياسي والأمني في مناطقها البحرية كدبلوماسية الحدود وإنفاذ القانون الوطني والدولي لمنع المنازعات البحرية وتسويتها، كما تسعى إلى خلق رفاهية مشتركة في المحيطات وتعميم القضايا البحرية الإندونيسية على المستويين الإقليمي والدولي[3].

في سبيل تحقيق ذلك تسعى إندونيسيا إلى اعتماد العديد من الآليات كاستخدام الطائرات بدون طيار والغواصات لمراقبة الجزر قبالة سواحل جزر ناتونا بهدف إبراز القوة في منطقة بحر الصين الجنوبي[4].

لتأمين وحماية مراكز خطوط الاتصالات البحرية الحيوية بمنطقة مضيق ملقا والتي يعتمد عليها الاقتصاد السنغافوري تعمل **سنغافورة** على عملية تحديث عسكري باقتناء أسلحة متطورة واستبدال طائراتها المقاتلة الحالية، وتعديل الأسلحة البحرية مع ست فرقاطات صاروخية جد متطورة من فئة لافاييت الفرنسية Lafuyette-Class والتي ستعزز من قدرة سنغافورة على دعم السلامة المرورية بمياه مضيق

[1] Abdul rahman, multilateralism in the straits of malacca, 232.
[2] Mark david chong, "securitising piracy and maritime terrorism along the malacca and singapore straits: singapore and the importance of facilitating factors", maritime security in east and southeast asia political challenges in asian waters, edt. Nicholas tarling and xin chen (singapore: palgrave macmillan, 2017), 45.
[3] Farhana, indonesia’s maritime diplomacy, 90.
[4] Nguyen, Vietnam Eyes Greater, 12.

ملقا والمناطق القريبة، بالإضافة إلى شراء طائرات الهليكوبتر Seahawk متعددة المهام والغواصتين السويديتين من فئة Vastergotland[1] .

تعتبر سنغافورة أكثر دول المضيق قدرة على وضع سياسات وترتيبات أكثر تكاملاً والتي تملك مجموعة عمل مشتركة بين الوكالات البحرية وأمن الموانئ والتي تجمع بين خفر السواحل والبحرية وسلطة الموانئ، وهي المجموعة المتحكمة في تحركات السفن داخل الموانئ باستخدام شاشات العرض الملاحية الإلكترونية والصوت وتسجيل المسار والبيانات حيث باستطاعتها مراقبة أزيد من 5000 سفينة في وقت واحد، وتمتلك أيضا حراس سواحل مسلحين يقومون بالصعود للسفن في مضيق ملقا ومراقبتها، كما تعد سنغافورة ولتعقد الأنشطة البحرية وتطورها من المدافعين عن سياسة التعاون البحري الدولي[2].

كما تقوم **ماليزيا** بتنفيذ العديد من المبادرات لتوضيح الوعي بالمجال البحري وأمن خطوط التصالات البحرية بمضيق ملقا حيث أصبح ينظر إلى السلامة المرورية بمضيق ملقا على أنه مسؤولية مشتركة ذات بعد شامل، وكونها من الدول الثلاثة المشاطئة للمضيق فقد وضعت ماليزيا استراتيجيات مختلفة للحفاظ على الملاحة وسلامة المضيق؛ وهي الاستراتيجيات التي يمكن تقسيمها إلى صنفين الأولى على المستوى الوطني والمتعلقة بضمان سلامة الملاحة للمستخدمين وحماية البيئة البحرية للمضيق من التلوث، والثانية متعلقة بتحقيق وضمان الأمن بالمضيق من خلال مواجهة تهديدات القرصنة والإرهاب البحري[3].

كما اعتمدت ماليزيا على تطوير نموذج صنع القرار الذي يمكن أن تستخدمه المنظمات الوطنية البحرية لتطوير خطوط السلامة المرورية، وتخصيص الموارد واتخاد قرارات أفضل فيما يتعلق بالحماية من الحوادث البحرية وكيفية التعامل معها لأجل تحسين سلامة الشحن البحري؛ وفي سبيل ذلك اعتمدت الحكومة الإندونيسية مجموعة من التقنيات منها تقنية AHP وTOPSIS[4].

[1] Wlawrence s prabhakar, "the regional dimension of territorial and maritime disputes in southeast asia, actors disagreements and dynamics", maritime security in southeast asia, eds. kwa chong guan and john k skogan (new york: routledgr, 2007), 40.
[2] Simon, safety and security, 31.
[3] Balakrishnan, others, the straits of malacca: malaysia’s threat, 29.
[4] Rudia md hanafiah, outhers, "A new evaluation approach to control maritime transportation accidents: a study case at the Straits of Malacca", case studies on transport policy 10 (2022): 752.

حيث تعمل تقنية AHP على تحديد العوامل المساهمة في الحوادث البحرية وأهمية كل عامل مقارنة بالعوامل الأخرى، أما التقنية الثانية فهي تعمل على تحديد مؤشر الحل المثالي الإيجابي المناسب لمواجهة المشاكل الناجمة عن الحوادث البحرية بما في ذلك التصادم والغرق والحطام ومشاكل المحرك والحريق وغيرها[1].

لأجل ضمان تعاون ومشاركة أكثر فاعلية من الدول المشاطئة والمستخدمة في مضيق ملقا اقترحت الدول المشاطئة "نظام آلية لاستيراد التكاليف"، والذي تستخدم إيراداته لتحسين المرافق والبنية التحتية الملاحية على طول مضيق ملقا من خلال تركيب أحدث الوسائل للمساعدة على الملاحة واتخاذ الإجراءات الأكثر قابلية للتطبيق، والتي لا تؤدي إلى إعاقة التنقل ولا تؤثر على تكاليف الشحن، وقد تم طرح مشروع الآلية في اجتماع كوالالمبور لعام 2006 لدمج مدفوعات الآلية في الصندوق الاستئماني أو صندوق مساعدات الملاحة للعمل على إنشاء لجنة خاصة تضم الدول المشاطئة والمستخدمة والمنظمة البحرية الدولية لإدارة الآلية، وهي نفس الآلية التي وجدت صعوبات في تطبيقها لأنها لا تتفق مع آلية المرور العابر والذي يشير إلى المرور المستمر والمتواصل من دون أي عوائق الأمر الذي سيؤدي إلى معارضة الدول المستخدمة في مقدمتها الولايات المتحدة الأمريكية التي تسعى لضمان بقاء شحن البضائع والمواد الخام والطاقة دون عوائق، لهذا رفضت الآلية كونها حسب وجهة نظر الدول المستخدمة أنها محاولة لفرض رسوم اجبارية في المضيق وتعطيل حركة المرور العابر لسفن الشحن الدولي هذا من جهة، من جهة أخرى إن لم تكن الآلية خاضعة لبعض أشكال الدفع الإلكتروني المسبق سيساهم تطبيقها في احداث شلل ومشاكل في حركة السفن بسبب طوابير السفن التي ترسوا على طول المضيق في انتظار تنفيذ الإجراءات التي تنص عليها الآلية مما سيؤدي إلى تأخير في رحلات السفن والذي سيمس باقتصاديات العديد من شركات الشحن، في هته الحالة ستكون الدول المشاطئة مسئولة عن تعويض هذه الخسائر، من جهة أخرى يصعب وضع معايير الدفع بموجب آلية استيراد التكاليف المقترحة هل ستكون وفقاً لحجم السفينة أو مقدار الشحنة أو إلى مدى نسبة تلوث مياه المضيق[2].

[1] Ibid, 257
[2] Bin mohd rusli, Protecting vital sea lines, 88-89.

ثانياً: سياسات السلامة والحماية المرورية للقوى الإقليمية والدولية بمضيق ملقا

شكلت مسألة السلامة البحرية بمضيق ملقا اهتمام كبير من قبل **الحكومة اليابانية** لما يعانيه النقل البحري من مشاكل التلوث والحوادث، لتكون لجنة السلامة البحرية المدعومة بصندوق مالي بقيمة 400 مليون ين ياباني أولى تدابير التعاون التي نفدتها اليابان بمضيق ملقا للحد من التلوث النفطي للبيئة البحرية، في اطار العمل الأساسي لسلامة الملاحة في مضيق ملقا والذي ركز على التنفيذ التعاوني للمسوخات الهيدروغرافية وإعداد مخططات ملاحية[1].

انطلاقاً من أن لليابان مصالح كبيرة في المجرى المائي لمضيق ملقا ولضمان سلامة الملاحة بالمضيق اتخذت الحكومة اليابانية العديد من مبادرات السلامة البحرية لحماية الممرات المائية لمضيق ملقا، منها المساعدات المالية التي قدمتها لمجلس مضيق ملقا حيث ساهمت اليابان بأزيد من 150 مليون دولار أمريكي، كما تساهم اليابان في عمليات المسح الهيدروغرافي وانتاج الخرائط الملاحية "لمعرفة العمق والهيكل الجغرافي وحركة الرياح في المنطقة" بالإضافة إلى تركيب وصيانة المعينات الملاحية، التبرع بسفن كشط الزيت، التبرع للصندوق المتجدد لمكافحة تسرب النفط من السفن[2].

كانت البدايات الأولى لشراكة البحرية اليابانية مع الدول المشاطئة لمضيق ملقا منذ 1969 لتواصل اليابان تقديم مساعداتها ودعمها للدول الثلاث[3] بانشاء مجلس مضيق ملقا (MSC) في اليابان لما له من أهمية في النقل البحري خاصة مع زيادة حجم الناقلات مع بداية الخمسينيات، لتصبح القضايا المتعلقة بسلامة الملاحة أكثر ارتباطاً بمنع تلوث البيئة البحرية، وقد خصص للمجلس جانب مالي من مؤسسة صناعة بناء السفن اليابانية (jsif) كما حظي بدعم من مؤسسة اليابان البحرية ورابطة مالكي السفن اليابانية[4](jsa).

بالإضافة إلى العديد من الوكالات التي تشارك في مساعدة الدول المشاطئة لتحقيق على الأمن في المضيق، كما للوزارة ديوان خاص بالمحافظة على القضايا المتعلقة بالشؤون البحرية في مضيق ملقا خاصة مع زيادة عدد السفن التي تعبر مياه المضيق والنقص الملحوظ في مرافق الملاحة وغياب القدرات التكنولوجية والتمويل لإجراء البحوث في منطقة المضيق، لهذا قدمت الحكومة اليابانية المساعدات المالية

---

[1] kawano, transit passage through, 46-48.
[2] Zulkifli, straits of malacca maritime, 245.
[3] Zulkifi, others, the importance of the malacca straits, 86.
[4] kawano, transit passage through, 46.

لتحديث المنشآت الملاحية في المضيق وتغيير العوامات، صيانة المنارة بالإضافة إلى المساعدات في أبحاث الهيدروغرافيا التي توفر الرسوم البيانية وتزود المختصين بالمعلومات المناسبة حول العمق والبنية الجغرافية والرياح في منطقة المضيق؛ كما ساهمت اليابان في تمويل العديد من الاتفاقيات والاجتماعات المتعلقة برؤساء حرس السواحل وتقديم التدريبات لضباط البحرية حيث توفر دورات تدريب بحرية تهدف من خلالها إلى بناء شبكات من التواصل بين الضباط لتحسين سلامة الملاحة وتعزيز بناء القدرات[1].

ساعد خفر السواحل الياباني الدول المشاطئة أولها البحرية الماليزية ووكالة الإنفاذ الإندونيسية وخفر سواحل سنغافورة في إطار هذه المساعدات استقبلت إندونيسيا ثلاث سفن عام 2007، واستفادت ماليزيا من 473 مليون دولار أمريكي لزيادة توسيع المرافق البحرية، ورغم أن سنغافورة من الدول المتقدمة تكنولوجيا مقارنة مع جاراتها في المضيق، إلا أنها لا تزال تتعاون مع دول المنطقة في مجال البحث والإنقاذ والتدريب في مضيق ملقا، لهذا ستبقى اليابان كدولة مستخدمة تقدم المساعدات اللازمة لتطوير المضيق وتحقيق السلامة البحرية به وطالما أنها لا تتدخل في الشؤون الداخلية للدول المشاطئة ستقبل الأخيرة بالمساعدات التي تقدمها اليابان[2].

لتبقى اليابان الدولة الإقليمية الأكثر مداومة على تقديم المساعدات المالية لتحقيق السلامة الملاحية بمضيق ملقا وأكثرها عناية بهذه المسائل مقارنة مع نظيرتيها في المنطقة "الصين والهند".

تعتبر **الصين** نفسها فاعل إقليمي رئيسي في منطقة مضيق ملقا، لهذا كثيراً ما أولت اهتمام بسياسات السلامة والحماية المرورية بمضيق ملقا، بتقديم موافقتها على الاقتراحين السنغافوري والماليزي الأول لإنشاء نظام قياس المد والجزر والرياح والثاني المتعلق بتطوير القدرة على الاستعداد والاستجابة للمواد الخطرة والضارة؛ لتقدم بكين في ذات الصدد ضمن اجتماع كوالالمبور تفاصيل عن اتفاقياتها وبرامجها التعاونية الثنائية مع الدول المشاطئة لمضيق ملقا، لتشكل مذكرة التعاون بينها وبين ماليزيا لعام 2005 أولى مذكرات التعاون البحري، ليتم بعدها عام 2006 انشاء والتوقيع على آلية للتبادل بشأن السلامة المرورية في مضيق ملقا مع دولة سنغافورة[3].

[1] Zulkifi, others, the importance of the malacca straits, 86- 88.
[2] Ibid, 92-93.
[3] Joshua h ho, "enhancing safety, security, and environmental protection of the straits of malacca and singapore: the cooperative mechanism" ocean development and international law 40(2), (2009): 238.

من جهة تسعى **الهند** لتحقيق السلامة والحماية المرورية في مضيق ملقا من أجل ضمان حرية الملاحة من خلال تعزيز التعاون وتقديم المساعدات لأجل تطوير البنية التحتية البحرية لدوله الثلاثة المشاطئة بهدف تحسين سلامة الملاحة بالمضيق، لتحظى الهند على غرار ذلك بدعم من بعض الأطراف المهتمة بالأمن والسلامة البحرية في مضيق ملقا كالولايات المتحدة الأمريكية، والتي أكد سفيرها في الهند عام 2005 أنه ليس لبلده أي مشكلة مع سفن البحرية الهندية التي تقوم بدوريات في مضيق ملقا؛ وبالتالي يمكن للهند أن تقدم مساعدات في المراقبة الجوية بزيادة أصولها الجوية في جزر أندمان ونيكوبار وتحديث البنية التحتية للطيران في خليج كامبل الواقع جنوب نيكوبار بالقرب من إنديرا، كما يقدم خفر السواحل الهندية بالشراكة مع مسؤولي إنفاذ القانون في الدول المشاطئة للمضيق مساعدات للقيام بدوريات مراقبة في مياه المضيق لمواجهة احتمالات تعرض السلامة المرورية في مضيق ملقا لأي مخاطر[1].

في اطار تحقيق تدابير الحماية المرورية بمياه مضيق ملقا والمناطق القريبة منه أعلنت **الولايات المتحدة الأمريكية** في ماي 2003 على مبادرة (PSI) الموجهة تحديداً لاعتراض شحنات الدمار الشامل والسلع ذات الصلة بالإرهابيين، وقد قوبلت المبادرة بقلق شديد من قبل الدول المشاطئة للمضيق لاعتبارات سيادية خاصة وأن الولايات المتحدة لم تحدد في المبادرة آليات التعامل مع المتورطين في العمليات هل تتم وفقاً لما تنص عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أو لا[2].

كما كان للولايات المتحدة الأمريكية دور في تحسين السلامة المرورية بمضيق ملقا بمساعدة إندونيسا على تنمية وعيها بالوضع البحري بتوفير 10 رادارت للبحث السطحي يتم تركيبها على طول الساحل الشرقي لجزيرة سومطرة من سابانج في الطرف الشمالي من آتشيه؛ كما دعت الولايات المتحدة الأمريكية مختلف الفواعل في مضيق ملقا إلى أن تصبح طرفاً في اتفاقية SUA لقمع الأعمال التي تمس بسلامة الملاحة البحرية في مضيق ملقا[3].

ليتضح أن معظم سياسات السلامة والحماية المرورية للقوى الإقليمية والدولية بمضيق ملقا تركزت على تحقيق الأمن البحري بالمضيق، باعتمادها على سياسات ذات طابع أمني للتصدي لمختلف التهديدات التي تمس بالسلامة المرورية لسفنها التجارية والعسكرية بمياه مضيق ملقا؛ على غرار الدول

[1] khurana, security of maritimeenergy lifelines, 17.
[2] Balakrishnan, others, the straits of malacca: malaysia's threat, 38.
[3] Joshua h ho, enhancing Safety, 241.

المشاطئة التي اهتمت بسلامة الملاحة المرورية بمضيق ملقا من خلال اعتمادها لتدابير وتطبيقها للعديد من الجهود المرتبطة بالصيانة والتحديث واستخدام التقنيات الحديثة للمراقبة في الموانئ، نشر خفر السواحل والشرطة البحرية باعتبارها المسؤولة عن تحقيق هذه الحماية وضمان استمراريتها، كما نفذت العديد من السياسات التي تسعى من خلالها الدول المشاطئة والمستخدمة للحفاظ على الحماية وسلامة الملاحة البحرية عبر مياه مضيق ملقا والي تم ذكرها أهمها في ثنايا هذا العنصر.

من جهة آخرى نجد أن **المنظمة البحرية الدولية** بصفتها وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة قد اعتمدت على ثلاث جوانب رئيسية هي الأمن البحري والسلامة البحرية وحماية البيئة البحرية، حيت قادت المبادرات المتعددة الأطراف في مضيق ملقا بعد 2001 وهي الآلية "التعددية" التي انتشرت بشكل واسع في القرنيين العشرين والحادي والعشرين لزيادة الاعتماد المتبادل العالمي[1].

لتسهيل نظام التعاون البحري في مضيق ملقا حددت المنظمة البحرية الدولية مبدأين هامين لسلوك الدول في المضيق وهما مبدأ السيادة والأراضي ومبدأ تقاسم الأعباء بموجب المادة 43 من اتفاقية الأمم المتحدة اللذان يتم التعامل بهما في القضايا المتعلقة بسلامة الملاحة والأمن البحري وحماية البيئة في مضيق ملقا تأكيداً على الحقوق السيادية المطلقة للدول المطلة على المضيق وولايتها القضائية وسلامة أراضيها وفقاً لما نص عليه القانون الدولي واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وقد تم التأكيد على هذا الاعتراف في مفاوضات جاكرتا لعام 2005 واجتماع كوالالمبور لعام 2006 واجتماع سنغافورة عام 2007 عندما اتفقت جميع الأطراف والمنظمة البحرية على أن آلية التعاون ستقتصر على سلامة الملاحة وحماية البيئة البحرية دون الأمن البحري لتركز على سلامة الملاحة وحماية البيئة في إطار تعاوني قائم على إزالة حطام السفن، التعاون وبناء القدرات بشأن المواد الخطرة ومواجهة المواد الضارة في المضيق، مشروع جهاز أرسال واستقبال على السفن الصغيرة إنشاء نظام قياس المد والجزر والتيار والرياح لتعزيز سلامة الملاحة وحماية البيئة البحرية، استبدال وصيانة المساعدات، استبدال معينات الملاحة التي تضررت من جراء الحوادث[2].

مع امتثال جميع الأطراف الدولية المستخدمة والمنظمة البحرية الدولية وصناعات الشحن الدولية لحق سيادة الدول المشاطئة على مضيق ملقا جعل الدول الثلاثة تقتنع بضرورة التعاون وصعوبة حل

[1] Abdul rahman, multilateralism in the straits of malacca, 232.
[2] Bramasto, security management, 18-19.

المشاكل المتعلقة بسلامة الملاحة والبيئة البحرية من جانب واحد؛ وكون الدول الثلاثة المشاطئة هي المسؤولة عن إدارة سلامة وأمن المضيق فإن الأطراف الأخرى لن تتدخل ما لم تخالف الدول المشاطئة أي من أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982؛ ليبقى على الدول المشاطئة الالتزام بالسلامة والحماية وعلى الدول المستخدمة المشاركة في ذلك، وهنا يبرز دور المنظمة البحرية في دعم التعاون المتعدد الأطراف دون تجاوز السلطة والصلاحيات الممنوحة لها من قبل الأمم المتحدة لأجل دعم سيادة الدول المشاطئة "ماليزيا، إندونيسيا وسنغافورة" وضمان حقوق الدول المستخدمة في المضيق[1].

كما عقدت العديد من الاجتماعات في إطار الآلية التعاونية في مضيق ملقا في أكتوبر 2017 كانت فيها مسألة حماية البيئة البحرية والسلامة المرورية على رأس جدول أعمال الاجتماعات التي حضرها ممثلوا الدول المشاطئة والدول المستخدمة لمضيق ملقا[2].

يتضح مما سبق ذكره أن الأمن البحري بمضيق ملقا يتجاوز قضايا مكافحة القرصنة والإرهاب البحري والسطو المسلح بل يشمل أيضاً الاهتمام بالتلوث، السلامة البحرية والحماية المرورية، لهذا فمسألة الأمن البحري في مضيق ملقا تتطلب نهج شامل متعدد الأبعاد لا يرتبط كما في السابق بقضايا عدم التدخل والتأكيد على السيادة لأهمية دور المؤسسات الإقليمية والدولية في إدارة المضيق والممرات البحرية المستخدمة للشحن الدولي عبر مياهه، لأن الدول المشاطئة وحدها غير قادرة على تطوير المضيق وتحمل مخاطر الحوادث والاصطدامات وانسكاب النفط ومختلف الجرائم لقلة الموارد المحلية والإمكانيات المتاحة لهذا، كما أنها ليست وحدها المسؤولة عن مصدر مختلف التهديدات الي يعرفها مضيق ملقا، لهذا استخدمت الدول المشاطئة المؤسسات الدولية كالمنظمة البحرية الدولية لمساعدتها على تغطية تكاليف هذا التطور لتجنب التدخلات الخارجية في إدارة وتطوير المضيق بحجة تسهيل عملية العبور عبره[3].

من جهة أخرى على الدول الثلاثة المشاطئة لمضيق ملقا الاهتمام بالتنوع البيولوجي للمضيق وحمايته واستغلال التجارة البحرية المتدفقة عبره حتى تتمكن من أن تصبح دول بحرية قوية كما كان أسلافهم من المماليك القديمة.

---

[1] Abdul rahman, multilateralism in the straits of malacca, 234.
[2] International maritime organization, "Safe and sustainable Straits of Malacca and Singapore", 05 October 2017, web: https://www.imo.org/en/MediaCentre/Pages/WhatsNew-951.aspx , in 18/07/2023, 19:53h.
[3] Desker, Re-thinking the safety, 16.

يبقى اللاعبون الفاعلون في مضيق ملقا هم الذين يحددون كيفية تحقيق السلامة والأمن في المضيق وهي الدول المشاطئة والمستخدمة والشاحنين الدوليين، إذ تختص الدول المشاطئة بوضع قواعد السلامة والأمن البحري وفقاً لما هو منصوص عليه في الاتفاقيات واللوائح الدولية وقانون الأمم المتحدة للبحار لعام 1982 لضمان سلامة الأرواح ومنع التصادم في البحر، وقد اتخذت الدول المشاطئة العديد من الاجراءات لمواجهة القرصنة والإرهاب والانسكابات البيئية ومختلف الحوادث، ولأن الشاحنون سواء كانوا "ناقلات نفط أو بضائع" هم في الغالب المستفيد الأول من اجراءات السلامة والأمن التي تضعها الدول المشاطئة كونهم يسعون لتحقيق مطالبهم بأرخص الأسعار وفي أقصر وقت ممكن، فقد نصت اتفاقية الأمم المتحدة 1982 في هذا الصدد في مادتها 26 على جواز فرض الرسوم على السفن الأجنبية التي تمر بالبحر الإقليمي للدول المشاطئة وهي رسوم في الغالب ما تستخدم لتقديم المساعدات الملاحية في المضيق، كما أكد بيان "باتام" Batam لعام 2005 على الحقوق السيادية للدول الساحلية ومسؤوليتها في ضمان الأمن والسلامة البحرية في المضيق؛ في نفس السياق جاء اجتماع جاكارتا الذي ضم مجموعة من الخبراء والتقنيين للتأكيد على انشاء اجتماعات منتظمة للدول المشاطئة لتسهيل التعاون في مسائل سلامة وأمن مضيق ملقا[1].

لتبقى استجابة الدول لتحديات الجريمة البحرية وعوائق السلامة المرورية والبيئية في مضيق ملقا رغم اختلافها دليل على توازن القوى المنشود تحقيقه في المنطقة من خلال تقييد القوى الخارجية في المضيق للحفاظ على استقراره وأمنه لاعتبار أن الدول المشاطئة المتحكمة به هي المسؤولة عن تحقيق الأمن بمياهه والمناطق المجاورة له؛ فالأدوار التي تلعبها القوى الإقليمية والدولية في المجال الأمني والبيئي وحتى ضمن مجال السلامة المرورية موجهة في الغالب لخدمة مصالحها أكثر من أن تكون استجابة مباشرة لتلك التهديدات.

بالنظر في سياسات الدول اتجاه مضيق ملقا نجد أنها مختلفة من قبل الدول المشاطئة والدول المستخدمة حسب طبيعة التهديدات والتحديات الأمنية والأساليب التي اعتمدتها الدول لمواجهة هذه التهديدات، فضرورة التعاون الفعّال فيما بينهم لحماية اقتصاداتهم وأمن بضائعهم وسفنهم ضرورة حتمية تستدعي تسخير كل الجهود والإمكانات اللازمة لذلك وضعت سياسات مستحدثة تتماشى مع المتغيرات والظروف التي يشهدها المضيق.

---

[1] Simon, safety and security, 29-30.

المطلب الثالث: السياسات المتبعة لمواجهة تهديدات النزاعات الحدودية البحرية في منطقة مضيق ملقا

يتناول هذا المطلب فرعين الأول يتطرق إلى سياسات الدول المشاطئة في التصدي للنزاعات الحدود البحرية في جزر منطقة مضيق ملقا، والفرع الثاني يتناول سياسات القوى الإقليمية والدولية لمواجهة نزاعات بحر الصين الجنوبي بمنطقة مضيق ملقا.

الفرع الأول: سياسات الدول المشاطئة في مواجهة تهديدات النزاعات الحدودية البحرية بمنطقة مضيق ملقا

من أهم السياسات المتبعة في النزاع الماليزي الإندونيسي حول **جزيرتي ليغيتان وسيبادان** اعتماد البلدان العديد من طرق التسوية السلمية منها السياسية والقضائية، فنجد توقيع مذكرة تفاهم بين البلدين عام 1969، والتي جاءت بالاتفاق على أن يلتزم كل طرف بوقف أي نشاط ضمن منطقة النازع، كما تم عقد العديد من اللقاءات والمباحثات من قبل كبار المسؤولين في البلدين ففي الفترة ما بين عام 1991 و1995 تم عقد قرابة الأربع لقاءات كان مقرها في كلا البلدين بالتناوب للبث في القضية بتقديم مختلف الوثائق ومحاولة كل طرف اثبات أحقيته على الجزيرتين "ليغيتان وسيبادان"، لتنتهي اللقاءات على أن حلول النزاع القائم ستكون عبر المشاورات السياسية الغير رسمية على مستوى الوزراء مع إحالة ملف النزاع إلى محكمة العدل الدولية للخروج من حالة الاختناق في المفاوضات التي لم تتوصل إلى تسوية نهائية[1].

قدم البلدان عام 1998 نسخة الاتفاقية الخاصة لمحكمة العدل الدولية بشكل رسمي من خلال رسالة مشتركة، اصدرت عقبها المحكمة قرارها بشأن النزاع حول الجزيرتين في 17 ديسمبر 2002 برفضها للحجج القانونية التي قدمتها إندونيسيا كما رفضت مطالب الحكومة الماليزية بالسيادة على الجزيرتين؛ أين أقرت المحكمة فيما بعد سيادة ماليزيا على جزيرتي ليغيتان وسيبادان بحكم السيطرة والتواجد الفعلي لماليزيا على أراضي الجزيرتين أكثر من تواجد وسيطرة إندونيسيا، لتكون الأدلة التي

[1] يولينطو، التسوية السلمية للمنازعات الدولية، 124-126.

قدمتها ماليزيا حول التواجد البريطاني بالجزيرتين النقطة الحاسمة في تحديد الطرف الذي تمنح له السيادة[1].

ليبقى الهدف الأساسي للتسوية السلمية ومحاولة إيجاد حلول للنزاعات الحدودية البحرية بمنطقة مضيق ملقا لأجل تجنب الحروب والنزاعات المسلحة بالمضيق والمناطق المجاورة له، فعزل الخلافات وتجنب النزاعات حول الحدود البحرية بين الدول المشاطئة والإقليمية من شأنه أن يكون له أثر إيجابي على علاقاتهم وفتح مجالات التعاون، ما يسهم في تطوير وتقدم المنطقة والذي ينعكس بالدرجة الأولى على تنميتهم الاقتصادية.

بالإضافة إلى أن الخروج من دائرة الخلاف والنزاع يفتح المجال أكثر نحو التعاون وتحقيق التقدم والرفاهية للبلدان، فأي اضطراب أو نزاع في المناطق الحدودية سيمس بأمن وسلامة المنطقة ما سينعكس بالسلب على جيواستراتيجية مضيق ملقان وهذا ما لا ترغب الدول سواء المشاطئة أو الإقليمية وقوعه لأجل ضمان السلامة المرورية عبر مضيق ملقا والإبقاء عليه وجهة للسفن التجارية وناقلات النفط الإقليمية والدولية.

كما أن المواجهات المسلحة بأحد المناطق المجاورة لمضيق ملقا أو أي انسداد بها من شأنه أن يؤثر على حركة وحجم النقل التجاري البحري، وتغيير مسار حركة المرور الإقليمية والدولية عبر مضيق ملقا فأي تعطيل في حركة السفن وإلغاء الرحلات وتراجع عددها يعني تكلفة اقتصادية أعلى.

من جهة أخرى في سبيل الحد من المواجهات المسلحة تسعى إندونيسيا من خلال مجموع العلاقات الدولية على المستوى البحري إلى تطوير القيادة الإندونيسية في مختلف أوجه التعاون البحري وعلى جميع مستوياته الثنائية، الإقليمية والمتعددة لزيادة دورها النشط في الحفاظ على السلام والأمن بالمنطقة؛ وكخطوة أولية على الحكومة الإندونيسية الإسراع بترسيم الحدود البحرية بينها وبين الدول المجاورة[2].

تطمح إندونيسيا إلى الحفاظ على مضيق ملقا ومنطقة المحيط الهندي والهادئ منطقة آمنة للتجارة الدولية، ولا ترغب في أن تكون ساحة للتنافس على الموارد الطبيعية وموطن للنزاعات البحرية الإقليمية

[1] Hikmahanto juwana, "putusan mi atas pulau sipadan dan ligitan", Indonesian journal of international law 1(2021): 178.
[2] luhulima, maritime security within, 116.

لهذا اقترحت الحكومة الإندونيسية تعزيز مجالات تعاون الأمن البحري[1]، ومن الجهود المبذولة للحفاظ على استقرار الأوضاع في **قضية كتلة أمبالات** سعي الحكومة الإندونيسية إلى تعزيز أسطولها الشرقي بأربع وحدات من طائرات E16، ونشر العديد من القوات الإضافية[2].

فقد عمدت الأطراف المتنازعة في القضية بعد عام 2009 إلى وضع العديد من الإجراءات والتدابير لتجنب المواجهة المسلحة، كما ساهمت منظمة الآسيان في العديد من المناسبات على كبح جماح النزاع في إطار ديبلوماسي أين قام الرئيسان السابقان للبلدين الرئيس الإندونيسي "سوسيلو بامبانج يودويونو"Susilo Bambang Yudhoyono ونظيره عبد الله أحمد بدوي الرئيس الماليزي بلعب أدوار مهمة في النزاع كفاعلين مهمين لاتخاذ الإجراءات اللازمة منها تشكيل اللجان الثنائية للتوصل إلى الحلول السلمية واستخدام علاقاتهم الشخصية للتخفيف من حدة النزاع الدائر حول كتلة أمبالات[3].

بعد الاتفاق السياسي بين رئيس الدولتين المتنازعتين استأنفا البلدين الجهود الثنائية حول قضية أمبالات اذ تمت مناقشتها في إطار جدول أعمال النزاعات الحدودية في الدورة السنوية الثامنة لعام 2011 في لومبوك كما تم مناقشتها في نفس السنة بقمة الآسيان التاسعة عشرة في بالي، لتليها جلستين في كوالامبور وجاكارتا عامي 2012 و2013 على التوالي، وقد تعززت جهود البلدين حول قضية أمبالات في تدابير بناء الثقة وتكثيف التعاون لتحقيق الأمن بالمنطقة كما لعبت التدريبات العسكرية المشتركة دوراً مهماً في تعزيز وبناء الثقة بين الطرفين، كفرصة لتطوير المهارات والقدرات العسكرية والتعرف على قدرات كل طرف في مجال التعاون البحري لتحقيق السلم والأمن بمنطقة مضيق ملقا وبحر الصين الجنوبي[4].

كما توجد تسوية أممية للقضية بموجب اتفاقية الأمم لقانون البحار لعام 1982 لكن لا يتم تنفيد أي منها من قبل الدولتين المتنازعتين، لهذا وضعت العديد من الاتفاقيات المتعلقة بالأمن البحري وتبادل المعلومات والمراقبة المشتركة وتهيئة نقاط التفتيش الحدودية المشتركة ومناطق الحدود البحرية؛ وقد

[1] Ibid, 118.
[2] Emirza adi syailendra putra; andi widjajanto, supervisor, keliat, makmur, examiner, kusnanto anggoro, examiner, "pola aski-reaksi sebagai faktor penyebab peningkatan akuisisi senjata di asia tenggara (1996-2010)", (fakultas ilmu sosial dan ilmu politik universitas indonesia, 2011):116.
[3] Stephen c druce and efri yoni baikoeni, circumventing conflict: the Indonesia- Malaysia ambalat block dispute, researchgate (2016): 146, https://www.researchgate.net/publication/287214343.
[4] Stephen c. druce, efri yoni baikoeni, "circumventing conflict: the indonesia–malaysia ambalat block dispute", contemporary conflicts in southeast asia, eds. m. oishi (asia in transition 3, springer, Singapore), 149-150, in: https://doi.org/10.1007/978-981-10-0042-3_7.

أسفرت الاتفاقيات بين البلدين حول قضية أمبالات على ضرورة إنفاذ القانون على طول المناطق البحرية المشتركة ورصد مشترك للقضايا الجنائية، كما اقترح الطرف الماليزي التنقيب المشترك في كتلة أمبالات لدعم التكامل الاقتصادي بين البلدين وتسهيل الوصول إلى حل سلمي حول القضية محل النزاع[1].

بخصوص السياسات المتبعة حول **قضية بيدرا بلانكا** فقد تم رفعها إلى محكمة العدل الدولية عام 2008 لأجل تسويتها والتي قامت بمنح الملكية في جزيرة باتو بوتيه لسنغافورة، أما جزيرة ميدل روكس فقد تم منحها لدولة ماليزيا، في حين تتقاسم البلدان التي لديها بحار إقليمية في تلك المنطقة الملكية على جزيرة ساوت ليبج[2].

فالتسوية السلمية لنزاعات الحدود البحرية بين ماليزيا وسنغافورة في بيدرا بلانكا هدفها الإبقاء على الملاحة البحرية بمياه مضيق ملقا مفتوحة أمام التجارة البحرية الإقليمية والدولية وتجنب المواجهات المسلحة، لتبقى التسوية عاملاً محورياً لأجل الحفاظ على أمن واستقرار المنطقة وتطورها الاقتصادي.

لتضح في الأخير ومن خلال الجهود التي قامت بها الأطراف المعنية بالنزاعات البحرية بين الدول الثلاثة المشاطئة لمضيق ملقا ماليزيا سنغافورة وإندونيسيا أنها ولضمان استمرارية الملاحة البحرية بالمنطقة، فقد اعتمدت جهود ثنائية للتوصل إلى تسويات سلمية، وفي الغالب عند انسداد طرق المفاوضات ما تعتمد على احالة القضايا لمحكمة العدل الدولية للفصل فيها، ليبقى الحل النهائي لهذه النزاعات متوقف على ضرورة ترسيم الحدود البحرية في الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة للأطراف في المناطق المتنازع حولها.

الفرع الثاني: سياسات القوى الإقليمية والدولية لمواجهة تهديدات النزاعات البحرية بمنطقة مضيق ملقا

فيما يخص السياسات المتعلقة **بنزاعات بحر الصين الجنوبي** وكون دولة الصين هي الفاعل الرئيسي في هذه النزاعات فسنركز على أهم السياسات والاستراتيجيات التي انتهجتها دولة الصين الشعبية للسيطرة والتحكم بالمنطقة، في محاولة لتجنب المواجهات المسلحة والعسكرية بين الفواعل الإقليمية والدولية ببحر الصين الجنوبي التي ستكون فيها كل الأطراف خاسرة وتقديراً منها لحجم الخسارة التي

[1] Druce, circumventing conflict, 152.
[2] M 115 pulau batu putih pedra, op.cit.

ستتكبدها في حال اندلاع أي مواجهات مسلحة فقد عمدت الصين إلى تنفيد مجموعة من السياسات، إلى جانب الصين نجد أن الدول الإقليمية الأخرى باعتبارها فواعل مباشرة في النزاع، فقد قدمت مجموعة من الحلول ضمن العديد من الإعلانات والقرارات في إطار رابطة أمم جنوب شرق آسيا "منظمة الآسيان" وسنجمل أهم هذه السياسات والقرارات ضمن هذا الفرع.

اعتباراً أن نزاعات بحر الصين الجنوبي من القضايا الرئيسية في منطقة جنوب شرق آسيا فتدخل الآسيان ضروري لضمان مصداقيتها الإقليمية دون التحيز لأي طرف من الأطراف لأن النزاع من شأنه أن يمس باستقرار وأمن المنطقة ككل، حيث تم عام 2002 التوقيع على إعلان سلوك الأطراف في بحر الصين الجنوبي بحضور المبعوث الرسمي الصيني ووزراء خارجية دول الآسيان، ليتم الاتفاق على خطة عمل وأهم المبادئ التوجيهية لتنفيدها بداية من عام 2011، كما تم الاتفاق عام 2017 على مدونة تضمنت العمل على إنشاء إطار عمل قائم على تعزيز التعاون البحري ببحر الصين الجنوبي وتعزيز الثقة والتعاون ومنع الحوادث وخلق بيئة مواتية لتسوية النزاعات بالطرق السلمية لأجل ضمان الأمن والسلامة البحرية وحرية الملاحة بالمنطقة والتزام الأطراف بحرية الملاحة ببحر الصين الجنوبي، كما عقدت الرابطة ودولة الصين مناورة بحرية عام 2018 للتخفيف من التوترات المتزايدة في بحر الصين الجنوبي؛ أما عن الجانب الدولي فقد عملت الولايات المتحدة الأمريكية على زيادة التدريبات البحرية المشتركة ومبيعات الأسلحة مع دول الآسيان" تايلاند، ماليزيا، إندونيسيا وإرسال السفن الحربية وطائرات الاستطلاع بدون طيار[1].

تعد دولة الصين من الدول التي تفتقر للمناطق العازلة حيث تمتلك مخرج بحري واحد عبر بحر الصين الجنوبي ما يجعلها أكثر عرضة للتهديدات، لهذا تعمل الصين على توظيف التخطيط الاستراتيجي الذي يتداخل بين البر والبحر لتوسيع مجالها الحيوي، من خلال تطلعها التاريخي على البحر باعتباره ساحة استراتيجية حيوية لمستقبلها القيادي الإقليمي والدولي؛ لهذا وضع المفكرون الاستراتيجيون الصينيون استراتيجية الصين البحرية منذ 1990، والتي بدأت من خلالها بإحياء قوتها البحرية استناداً إلى مقولات ألفريد ماهان بأنه "ليس هناك دولة تستطيع أن تحتفظ برقعتها إذا بقيت ساكنة دون حراك"، فالدولة التي تسعى للوصول إلى القوة العالمية يجب أن تعمل على زيادة فعالية قوتها البحرية تماشياً مع مصيرها

[1] عايدة مجدي عريان إسحق، شروق ممدوح محمد، دور منظمة الآسيان في النزاع على منطقة بحر الصين الجنوبي، المركز الديمقراطي العربي، 2022.

التوسعي، رغم ذلك يبقى للصين سمات جيوبوليتيكية تتعزز بالموقع الجغرافي ذا الطبيعة البرية والبحرية يمكنها من تعزيز اتصالاتها مع منطقة الحافة "الشرق الأقصى والباسيفيك"، ومنطقة قلب العالم في أهم نقاطه كازاخستان ومنغوليا الداخلية، وهي السمات التي تميزها عن باقي الفاعلين الجيواستراتيجيين لكونها (الصين) جزء طبيعي من منطقة أوراسيا بخلاف الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا اللتان تحتاجان إلى مواقع أرضية ووسائط بحرية لنقل القوة والتواجد بالمنطقة الأوراسية[1].

لهذا تسعى الصين إلى تكثيف وتدعيم تواجدها ببحر الصين الجنوبي والمحيط الهادئ كبنائها لممرات الطائرات في جزر سبراتلي الذي زاد من تواجدها الاستراتيجي، فهي تعمل لجعل بحر الصين الجنوبي مجالاً حيوياً خاص بها لمساعدتها على التوسع وتهديد المصالح الأمريكية –اليابانية في المنطقة واجبار القوى الإقليمية الأخرى للتفكير ملياً قبل الإقدام على أي اعتداء عسكري ضدها، وهو مايدل على أن التفكير الجيوبوليتيكي الصيني يتجه باتجاه استثمار المجالات الحيوية المباشرة والغير مباشرة بما يحقق لها فكرة التوازن الدولي برؤية صينية وفي سبيل ذلك تمكنت الصين خلال عقدين من الزمن من امتلاك ثلاث أساطيل بحرية شكلت بها أكبر قوة بحرية في آسيا، وهي أسطول البحر الشمالي والبحر الجنوبي والبحر الشرقي، لتبدأ في تطبيق سياستها البحرية القائمة على أمن بحر الصين الجنوبي وبحر الصين الشرقي والمحيط الهندي وهي المناطق البحرية التي تضم جميع الممرات البحرية الدولية الناقلة لنفط الشرق الأوسط وإفريقيا نحو الصين عبر ملقا لمواجهة التوسع الأمريكي في مجالها الحيوي المباشر[2].

نشرت الصين في 2017 كتابها الأبيض الأول الذي يتناول سياسات الصين المتعلقة بشؤون التعاون الأمني في منطقة آسيا والمحيط الهادئ، والتي تشمل كل من شمال شرق وجنوب شرق آسيا بالإضافة إلى الولايات المتحدة والهند، حيث تسعى الصين لإزاحة النفود والتواجد الأمريكي في آسيا وتغيير البنية الأمنية التي تهيمن عليها الولايات المتحدة، لاعتبار نفسها المدافع الرئيسي على الأمن الإقليمي؛ لهذا تسعى الصين إلى تحقيق التفوق الإقليمي في بحر الصين الجنوبي ومضيق ملقا بجعل

---

[1] يونس مؤيد يونس مصطفى، آسيا والالتزام الاستراتيجي الامريكي "دراسة العلاقة التأثيرية لاستدامة القيادة العالمية" (الاسكندرية، المركز الأكاديمي للنشر،2022)، 202–203.

[2] المرجع نفسه، 203–204.

نفسها أكبر قوة إقليمية واخضاع الدول الأخرى من خلال إعادة رسم معالم علاقاتها مع الدول الإقليمية بمنطقة بحر الصين الجنوبي والدول المشاطئة لمضيق ملقا[1].

تبقى الصين حذرة من تطبيق أي سياسة لأجل تحقيق التوازن في مضيق ملقا لأن أي تحالف بحري ضدها قد يشكل لها تهديد مباشر لمصالحها بالمضيق، لهذا تقوم بتحديث جيشها باسم حماية مصالحها دون السعي لسباق تسلح بالمنطقة ومبادرات التعاون الإقليمي والدولي لتأمين سلامة واستقرار منطقة المضيق كدليل على الحرص الصيني لحماية المضيق وفق ما يتناسب ومصالحها الاستراتيجية[2].

كما تسعى الصين والدول الإقليمية إلى تعزيز قدراتها الدفاعية في مجالها البحري، وبزيادة المنافسة على الموارد الطاقوية يمكن أن تتزايد حدة الصراعات خاصة في ظل غياب قنوات إدارة الصراع ومجالات التعاون الجماعي في مجال الأمن البحري[3].

على إثر ذلك تسعى بكين لتعزيز وجودها بمضيق ملقا وبحر الصين الجنوبي لتفرض هيمنتها على هذا النطاق الجيوبوليتيكي من خلال التحكم في منافذه البحرية لتوسيع مجالها الحيوي، ما يجعل إمكانية السيطرة على هذا البحر من القضايا التي تشكل تخوف لذا القوى الإقليمية خاصة في ظل التوجهات الأمريكية بنشر أساطيلها البحرية لبسط سيطرتها على مضيق ملقا لمواجهة التواجد الصيني بمياه مضيق ملقا والمناطق المجاورة[4].

تظهر أوجه بسط السيطرة والنفوذ الصيني على منطقة بحر الصين الجنوبي ومضيق ملقا في مبادرتي الحزام والطريق والاستثمارات في البنية التحتية عالية الجودة في اليابان كمشاريع اقتصادية تعمل على تجنب أي مواجهات مسلحة؛ حيث يسعى الطرفان الصيني والياباني إلى تعزيز ريادتهما الإقليمية من خلال اتخاد تدابير استباقية لتلبية احتياجات الاستثمار في آسيا من أجل توفير السلع والخدمات وتحسين البنية التحتية للمنطقة وإنشاء شبكة آمنة وفعال من الممرات البرية والبحرية والجوية، ولهذا على الدول

---

[1] Amrita jash, "china’s japan challenge: regional ambitions and geopolitics of east asia" east asia strategic review china's rising strategic ambitions in asia, eds. m.s. prathibha (new delhi: institute for defence studies & analyses, 2018), 23-24.

[2] Lanteigne, china's maritime security, 153.

[3] عبد المالك حطاب، إبراهيم مشعالي، "المنافسة الاستراتيجية بين الصين والولايات المتحدة في بحر الصين الجنوبي"، مجلة العلوم القانونية والسياسية 03 (2019): 755.

[4] كلاع، النزاع الأمريكي– الصيني، 05.

الواقعة على طول الحزام والطريق المساعدة في إقامة ممرات دولية رئيسية وتشكيل شبكة تحتية تربط جميع المناطق الفرعية في آسيا من جهة كما تربط آسيا وأوروبا وأفريقيا من جهة أخرى[1].

من السياسات الأخرى التي تعتمدها الصين في منطقة بحر الصين الجنوبي بناء الجزر والمنشآت العسكرية كدلالات واضحة على سعي الصين إلى تأمين حماية مصالحها في خطوط الملاحة البحرية فمعضلتها الأمنية في مضيق ملقا تعني ضرورة الوصول إلى منطقة المحيط الهندي كأمر حتمي، ويتجلى ذلك في جهودها الاستثمارية لتنفيذ مبادرة الحزام والطريق وتحقيق التكامل الاقتصادي الإقليمي لأجل توسيع استثماراتها المتزايدة باعتمادها على أمن إمدادات الطاقة والطرق الآمنة، لهذا تتخوف الحكومة الصينية من الانتشار البحري الأمريكي في آسيا وتأثيراته على العمليات العسكرية الصينية في مقابل ذلك نجحت في بناء الجزر على الرغم من معارضة الآسيان[2].

كما تعترض بشدة على حرية الملاحة في الجزر الصناعية التي أنشأتها في جنوب الصين وأنها لن تتسامح مع أي انتهاك يمس بأمن وسلامة مياهها الإقليمية وذلك ووفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982[3].

وفقاً لذلك فالاستراتيجية البحرية الصينية تقوم على حماية مصالحها في العديد من النطاقات الجغرافية القريبة والبعيدة، وتجنب النزاعات المسلحة منها الحرب في تايوان وأي مواجهات مع الولايات المتحدة الأمريكية التي ستؤدي لا محالة إلى أزمة في خطوط الملاحة البحرية بالمنطقة، لهذا فحل معضلة ملقا أنسب ما يكون ديبلوماسيا لتعزيز الأمن البحري بالمنطقة لتبقى الوسائل السلمية هي الطرقة الوحيدة لحل النزاعات الإقليمية البحرية بمنطقة بحر الصين الجنوبي[4].

يميل هذا الرأي إلى تحسين صورة الصين إقليمياً ودولياً كونها تسعى إلى البحث عن حلول للمشاكل بالطرق السلمية وليس لديها أي نية للدخول في نزاعات أو صراعات أو أن تكون سبباً مباشراً في تأزم الأوضاع الأمنية بمضيق ملقا ومنطقة جنوب شرق آسيا؛ في حين قد نجد أنه هناك من ينظر إلى الاستراتيجية الصينية أن لها أهداف توسعية وأكثر طموح تمس من خلالها بمصالح أطراف إقليمية أخرى

---

[1] jash, china's japan challenge, 29-30.
[2] Abanti bhattachrya, "emerging foreign policy trends under xi jinping", east asia strategic review china’s rising strategic ambitions in asia, eds. m.s. prathibha (new delhi, pentagon press llp, 2018): 08-09.
[3] Nguyen, vietnam eyes greater 12 .
[4] You ji, "dealing with the malacca dilemma : china's effort to protect its eneergy supply", strategic analysis 31 (2007): 479.

وهي مستعدة لاستعمال جميع الوسائل بما في ذلك القوة العسكرية لأجل الحفاظ على مصالحها وضمان تدفق النفط والغاز الطبيعيين عبر مضيق ملقا، ولاعتبار أنها تمثل قوة بحرية لا يستهان بها في المنطقة وإدراك الدول الإقليمية الأخرى لهذه الحقيقة تسعى الأخيرة أيضا للحفاظ على أمنها وسلامتها وضمان مصالحها بإقامة تحالفات مع أطراف أجنبية في مقدمتها الولايات المتحدة التي تمدها بالدعم والقوة كما للطرف الأجنبي أيضا مصالح وأهداف في مضيق ملقا ومنطقة جنوب شرق آسيا يسعى للحفاظ عليها بضمان استمرارية التدفق الآمن للغاز والنفط عبر خطوط إمدادات الطاقة في مضيق ملقا والتصدي لأي قوة تسعى لمجابهة المكانة التي تتمتع بها الولايات المتحدة في المنطقة.

وهي السمة التي ميزت النسق الدولي مند نشأت الدولة ومعاهد واستفاليا 1648 أين بدت المصلحة والقوة تميزان طبيعة العلاقة فيما بين الدول وهي نفس الميزة التي طغت فترة الحربين العالميتين الأولى والثانية وما بعدهما وفترة الحرب الباردة والأحادية القطبية، فالمصلحة والقوة هي ما يميز طبيعة العلاقات الدولية سواء على الأقاليم الجغرافية أو على البحار والمحيطات أو حتى في نقاط الاختناق الرئيسية في العالم نجد أن المصلحة التي ترتبط بالجغرافيا هي الدافع والمحرك الرئيسي لتحرك الدول واهتمامها بمنطقة جغرافية عن أخرى أو بمضيق أو ممر بحري عن آخر، وهو ما يحدث اليوم في مضيق ملقا وما حدث في فترات تاريخية سابقة كله يدل على مدى تحكم جغرافية المضيق وتأثيرها في توجهات واستراتيجيات وسياسات القوى الإقليمية والدولية اتجاه المضيق والمناطق المجاورة.

اجمالاً وبعد التطرق لأهم السياسات التي تعتمدها القوى الإقليمية والدولية المهتمة بمضيق ملقا سواء فيما يتعلق بسياسات التصدي للجريمة البحرية أو حماية البيئة والسلامة المرورية لاحظنا أنه توجد مجموعة من **العوائق** التي تحول دون تحقيق نتائج أكبر في مسألة السلامة والأمن البحريين أهمها المخاوف المرتبطة بالسيادة[1]؛ فقد عارضت كل من ماليزيا وإندونيسيا العديد من المبادرات الأمريكية خاصة التي كانت مصحوبة بالقوات العسكرية ورفضهما لأي تواجد عسكري أمريكي بمضيق ملقا استنادًا إلى تمسكهما بمبدأ عدم التدخل في الشؤون الداخلية وأن قضية الأمن بمضيق ملقا هي من المسائل الداخلية التي تتولاها الدول المشاطئة للمضيق[2].

[1] Simon, safety and security, 30.
[2] Mahyudin, others, maritime security on southeast asia, 8091.

بالإضافة إلى الاختلاف في القدرات الوطنية وتوجهات واهتمامات كل طرف واختلافه عن طموحات ومصالح الأطراف الأخرى فإندونيسيا مقارنة مع الدول المشاطئة الأخرى نجدها أقل اهتماماً بمضيق ملقا لأن أغلب تجارتها تمر عبر مضيقي لمبوك وماكاسار أكثر من مرورها بمضيق ملقا، كما أن خلافاتها مع ماليزيا حول الحدود البحرية والتهريب والصيد الغير قانوني والتدهور البيئي تغلب على توجهها للاهتمام بالقرصنة والجريمة البحرية بالإضافة إلى أنها لا تمتلك الامكانيات اللازمة لمواجهة هذا النوع من التهديدات؛ نجد أيضا أن عدم انضمام ماليزيا وإندونيسيا إلى اتفاقية قمع الأعمال الغير مشروعة من بين العوائق التي تحول دون تحقيق الأمن البحري وهي الوثيقة المرتبط بمضيق ملقا تحديداً لسهولة تنقل وحركة المجرمين البحريين في مياه الدول المشاطئة للمضيق، حيث تعطي الاتفاقية للدول المشاطئة التي ترتكب فيها الجرائم البحرية حق المتابعة القضائية ومقاضاة الجناة حتى وإن تم فرارهم إلى بلدان أخرى[1].

كما أن بعض من الاتفاقيات لا تضم عضوية كل الدول المشاطئة للمضيق منها اتفاقية SUA لهذا فبناء الثقة وتبادل المعلومات وتعزيز العلاقات وتحسين الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية بالدول الساحلية للمضيق خاصة بين إندونيسيا وماليزيا من شأنه أن يقلل من مسببات القرصنة البحرية الناجمة عن الفقر والبطالة[2]

من جهة تعاني الصين من بعض التحديات في سبيل تطبيق سياساتها بمنطقة بحر الصين الجوني ومضيق ملقا والتي تسعى من خلالها إلى التقليل أو القضاء على التوترات بالمنطقة وتجنب أي مواجهات مسلحة، ومن هذه التحديات ما هو متعلق بمحاولة إضفاء الشرعية على مصالحها في الدول الآسيوية نتيجة انعدام الثقة بينها وبين العديد من هذه الدول، لهذا تختلف الوجهات حول توسع الاستثمار الصيني في منطقة جنوب شرق آسيا بين مؤد ومتخوف فنجد البلدان الأصغر داعمة لأنها توفر لهم فرص أكثر للاستثمار، من جانب آخر هناك تخوف من قبل دول أخرى حول المشاكل الناجمة عن منح امتيازات أوسع للاستثمار الصيني في بلدانهم، لكن على العموم قد تضطر الدول للاستجابة للتواجد الصيني بالمنطقة والمضيق تحديداً نتيجة لذلك سواء تعلق الأمر بالصراع أو التعاون فإن مسار العلاقات الثنائية "الهند والصين" من شأنه التأثير على مسار الاستقرار في المنطقة والمضيق، ويتفق العديد من

[1] Simon, safety and security, 30-31.
[2] Amri, Combating maritime piracy, 17.

المفكرين والمحللين على أن التعاون بين القوتين حول القضايا الإقليمية والدولية هي السمة البارزة التي ستطغى على طبيعة العلاقة الهندية والصينية المستقبلية والتي ستنعكس نتائجها على مضيق ملقا وباقي المنطقة[1].

لهذا ووفقاً لجل العوائق والتحديات المطروحة أمام تنفيد بعض السياسات أو عدم الوصول إلى النتائج المرجوة منها على جميع الأطراف والفواعل الرئيسية في منطقة مضيق ملقا خاصة في ظل التحولات التي تعرفها المنطقة أن يكون للدول المشاطئة على وجه الخصوص مقدرة لتوسط سياسة إعادة التوازن الأمريكية في منطقة آسيا والمحيط الهادئ وسياسة زيادة القدرة العسكرية للصين، ما يحتم عليها لعب دور الوسيط الديبلوماسي بين القوتين المتنافستين لأجل خلق وبعث توازن ديناميكي في المنطقة فالأمن البحري في مضيق ملقا غير مستقل عما يحدث من توترات في المنطقة ناتجة عن تضارب المصالح الاقتصادية والسياسية للقوى الإقليمية والدولية الفاعلة في المضيق خاصة مع عدم القدرة على موائمة المصالح الوطنية للدول المشاطئة والتزاماتها الإقليمية والدولية[2].

لتبقى المبادرات الأمنية المحلية الإقليمية والدولية مهمة لمواجهة مخاطر الجريمة البحرية والتلوث البحري وتحقيق السلامة المرورية في مضيق ملقا، وفي الغالب ما تكون المبادرات المحلية والإقليمية ذات نتائج إيجابية وأكثر نجاحاً من المبادرات التي تقودها الأطراف الخارجية لعدة اعتبارات أهمها أن الدول المشاطئة أو الإقليمية تكون أكثر دراية بالتهديد وتداعياته وهي المتضرر المباشر، دون أن ننسى بعض الجهود الخارجية التي تكون محايدة ومحدودة وغير عسكرية أين تكون مساعداتها أكثر قبولاً وإيجابية.

في الأخير يمكن القول أن جل سياسات الدول المشاطئة الإقليمية منها والدولية اتجاه مضيق ملقا قائمة على حماية المصالح الوطنية والخارجية في مضيق ملقا وهي المصالح التي تتجسد بدرجة أكبر حول الاقتصاد، الأمن البحري والاستراتيجية العسكرية والدفاع، حيث أن أسباب اهتمام كل من الدول الثلاث المشاطئة، الولايات المتحدة الأمريكية، الصين، الهند واليابان بمضيق ملقا يعود إلى الجوانب الاقتصادية.

فنجد أن الهند والصين لديهما نفس الأسباب تقريباً بالنظر إلى حجم تجارتهما البحرية التي تمر عبر المضيق ثم تأتي الولايات المتحدة الأمريكية التي يشكل لها المضيق نقطة عبور رئيسية لتجارتها

[1] Bhattachrya, emerging foreign policy, 08-10.
[2] Luhulima, maritime security within, 117.

وناقلات النفط من وإلى آسيا، لهذا تعد مسألة الأمن البحري بمضيق ملقا من القضايا التي تهتم بها حكومات الدول لضمان أمن تجارتها وشحنات سفنها.

لهذا تسعى القوى الإقليمية والدولية إلى رسم مختلف السياسات وتوجيهها وفق ما يخدم مصالحها بتقديم مختلف المساعدات لأجل مواجهة الجريمة البحرية ومكافحتها، وايجاد حلول للنزاعات البحرية بمنطقة مضيق ملقا وفقا لاستراتيجيات دفاعية وعسكرية وبناء تحالفات تسعى من خلالها لتنفيذ جملة من السياسات اتجاه مضيق ملقا وهي سلسلة اللآلئ الصينية أنظر إلى الشرق الهندية، وألماس الأمن اليابانية، محور آسيا الأمريكية وهي مجمل السياسات التي ستغطي مضمون المبحث التالي.

المبحث الثاني: تأثير الأهمية الجيواقتصادية والتجارية لمضيق ملقا في سياسات القوى الإقليمية والدولية

شكلت الأهمية الجيواقتصادية والتجارية لمضيق ملقا محل اهتمام إقليمي ودولي كبير لاعتمادها على المعبر المائي في تجارتها البحرية ونقل موارد الطاقة، لذلك كان لهذه الأهمية تأثير على توجه الدول المستخدمة للمضيق من خلال اعتمادها وتنفيذها لمجموعة من السياسات ارتبطت بمسائل الأمن البحري والدوافع الاقتصادية، ولهذا سنركز في آخر مبحث من الرسالة على تأثير أهمية مضيق ملقا الجيواقتصادية والتجارية على سياسات الفواعل الإقليمية والدولية بالمنطقة والمتمثلة في الصين، اليابان، الهند والولايات المتحدة الأمريكية.

المطلب الأول: تأثير الأهمية الجيواقتصادية والتجارية لمضيق ملقا في سياسات القوى الإقليمية

ينقسم المطلب إلى ثلاث فروع رئيسية يحد كل فرع أثير الأهمية الجيواقتصادية والتجارية لمضيق ملقا على الدول الثلاث الإقليمية الفاعلة في مضيق ملقا، ليكون أول فرع حول أثر هذه الأهمية على الصين، يليه الفرع الثاني الذي يحدد أثر الأهمية الجيواقتصادية والتجارية لمضيق ملقا على دولة اليابان ليكون آخر فرع عن أثر الأهمية الجيواقتصادية والتجارية للمضيق على الهند.

الفرع الأول: أثر الأهمية الجيواقتصادية والتجارية لمضيق ملقا على الصين

يتناول هذا الفرع ثلاث نقاط رئيسية يتم فيه التطرق إلى تأثير الأهمية الجيواقتصادية والتجارية لمضيق ملقا في الاقتصاد الصيني، أما بخصوص الفرع الثاني فيتناول محددات السياسة الصينية اتجاه مضيق ملقا التي يتم فيها التعريف بمعضلة ملقا التطرق إلى أهم السياسات والاستراتيجيات التي اعتمدتها الصين في منطقة مضيق ملقا "سلسلة الآلئ وطريق الحرير البحري"، ليكون التركيز على استراتيجية البدائل الصينية بمنطقة مضيق ملقا في آخر فرع من فروع هذا المطلب.

أولاً: تأثير الأهمية الجيواقتصادية لمضيق ملقا على الاقتصاد الصيني:

تعد التجارة البحرية احدى الركائز التي يقوم عليها الاقتصاد الصيني ولاعتبار أن معظم واردات النفط الخام إلى الصين تأتي من الشرق الأوسط وأفريقيا عبر مضيق ملقا فإن للمضيق أهمية استراتيجية واقتصادية لأمن الصين الاقتصادي والطاقوي، لهذا يؤثر المضيق بشكل مباشر على خطوط الاتصالات البحرية إلى الصين الأمر الذي يزيد من قلق الصين بشأن المرور الآمن لسفنها التجارية والنفطية في حال حدوث أي فعل غير متوقع يؤدي إلى تعطيل التدفقات عبر مياهه[1]، في سبيل ذلك بدلت الصين جهوداً للتعامل مع معضلة ملقا.

في السابق كانت سياسة الصين قائمة على تعزيز قوتها البرية كما كان شائعاً خلال حقبة ماو تسي تونغ بعدها جاء الاهتمام بالأمن البحري خاصة في تسعينيات القرن الماضي وتحسين العلاقات مع روسيا، ليتجه بعدها التفكير الاستراتيجي البحري الصيني نحو بحر الصين الجنوبي ومنطقة جنوب شرق آسيا والذي صاحبه تغيير في أولويات الإنفاق الدفاعي، لتبدأ بكين بإصلاح قواتها البحرية وتحديثها وتحويل استراتيجيتها من استراتيجية المياه الخضراء "الدفاع الساحلي" إلى استراتيجية المياه الزرقاء "العمليات في مسارح أعماق المحيطيات" لرفع مستوى استراتيجيتها البحرية[2].

تلى ذلك الخطة "الخمسية" الثانية عشر للتنمية الاقتصادية لجمهورية الصين الشعبية والتي تضمنت فصل معنون بتعزيز تنمية اقتصاد المحيطات، حيث تشير الفقرة الأولى إلى تنفيذ استراتيجية تطوير المحيطات ومراقبتها وإدارتها، ما يعكس الاهتمام المباشر للصين بالسيطرة على المياه المحيطة

[1] Zhong Xiang Zhang, "China's energy security, the Malacca dilemma and responses", Energy Policy 39 (2011): 7613.
[2] lanteigne, china's maritime security, 147.

كما اهتمت الخطة برفع كفاءة التنمية البحرية وإدارتها والسياسات المدمجة لتحسينها ورفع معدلات استكشافات النفط والغاز في البحار والمحيطات[1].

كون الصين ومند 2003 من أكبر مستهلكي الطاقة، وثاني أكبر مستورد مند عام 2005 إذ أن 80% من الواردات النفطية تصل الصين عبر مضيق ملقا؛ ولهذا فقد اهتمت الصين بحماية هذا الممر الحيوي ومع تحول مصادر الطاقة من الفحم إلى النفط الخام تزايد استهلاك الصين للطاقة ليشكل النفط العامل الأساسي في الاقتصاد الصيني حيث وحسب إدارة معلومات الطاقة من المتوقع ارتفاع واردات الصين للنفط من حوالي مليوني برميل يومياً إلى ما يقرب ثمانية ملايين برميل بحلول عام 2025، كما تتوقع وكالة الطاقة الدولية أن تصل واردات الصين للنفط الخام بحلول عام 2030 إلى عشرة ملايين برميل يومياً، لهذا يعتبر أمن نقل النفط إلى الصين قضية حاسمة في تنميتها الاقتصادية، ولأن عملية النقل تنطلق من موانئ الشرق الأوسط وإفريقيا عبر مضيق ملقا وبحر الصين الجنوبي فإن أمن شريان الحياة البترولي هذا يعد قضية حيوية للصين[2] إذ من المتوقع أن يصل استهلاك الصين الطاقوي من مصادر في المحيط الهندي عبر مضيق ملقا إلى حوالي 68% بحلول عام 2040[3].

كون التجارة البحرية هي المحرك الرئيسي لدعم الاقتصاد الصيني والتي تصل إلى ما نسبته 60% فهي تعمل على تصدير طاقتها الصناعية الفائضة للأسواق الخارجية لتعزيز مصادر جديدة للنمو لهذا سعت الصين إلى اعتماد سياسة ملكية الموانئ البحرية الأجنبية على طول قنوات العبور الاستراتيجية باستئجارها للعديد من الموانئ في بحر الصين الجنوبي والمحيط الهندي، لأجل تأمين خطوط الاتصال البحرية الرئيسية بين الموانئ المستخدمة للتجارة واللوجستيات والقوات البحرية كاستأجارها لميناء بوابة ملقا من ماليزيا لمدة تسعة وتسعون سنة بداية من أكتوبر 2013، لتحفيز وإعادة تطوير الاقتصاد الصيني من خلال ربط المقاطعات الداخلية الأقل نمواً في الصين بالممرات الاقتصادية على طول الحزام أو ما يسمى بمنافذ البوابة، لتبلغ واردات الصين من المواد الغذائية عبر مضيق ملقا ما يقرب 43% عام 2017[4] وما نسبته 18,6% من اجمالي واردات النفط الخام حيث بلغت قيمة مشترياتها 162,2 مليار دولار[5].

[1] Sharma, china's maritime goals, 232.
[2] X li, maritime law and policy, 02.
[3] Verma, chinese ambitio, 116
[4] Gyasi, 21 st century maritimesilk, 17-18.
[5] Elisenda venlura jariod, "prospection and analysis of new maritime trade nets of asia in the Malacca strait (final project, universitat politécnica de catalunya, 2019): 25.

لأن أزيد من 64% من وارداتها المنقولة بحراً تمر عبر هذا المضيق فإن التحديات التي تواجه التجارة الدولية وأمن الطاقة في الصين تتزايد مع تزايد التواجد الأمريكي بالمنطقة، خاصة في ظل ارتفاع الطلب الصيني على نفط الشرق الأوسط وأفريقيا الذي يمر عبر مضيق ملقا والذي يتوقع أن يصل إلى 80% بحلول عام 2035؛ ولأن مضيق ملقا واقع تحت مراقبة البحرية الأمريكية في مقابل قدرة بحرية صينية محدودة في مياه المضيق فهي تتخوف من اعتراض البحرية الأمريكية لوارداتها عبر مياه المضيق[1].

من جهة تبنت الصين المسار التقليدي للقوى الصاعدة حيث تقوم على توسيع عملياتها العسكرية لتتلاءم ومصالحها في الخارج كون الاقتصاد الصيني يعتمد بشكل كبير على طرق التجارة التي تمر عبر المحيط الهندي، والذي يعد بمثابة مسار حيوي خاصة للطاقة، لهذا فمن الطبيعي أن تسعى الصين لحماية مصالحها على طول خطوط الاتصال البحرية والتأكيد على توسيع النفود الصيني في المنطقة من خلال الوصول إلى الموانئ للتزود بالوقود استجابة وتأكيداً على تواجدها العسكري والاقتصادي؛ مع العمل على زيادة التقارب البحري مع الدول الإقليمية لأجل استراتيجية أوسع لضمان منطقة المحيطين الهندي والهادئ[2]، التي تزداد أهميتها ومركزيتها للتجارة العالمية حيث زاد حجم الشحن التجاري للمحيطات أربعة أضعاف منذ عام 1970 والذي ينقل أزيد من 9,84 مليار طن من المنتجات كل عام، ومن المتوقع أن تصل صادرات الدول الآسيوية إلى 28% بحلول عام 2030 والذي سيتطلب المزيد من الاصلاحات والاستثمارات في المضيق والمنطقة[3].

يتضح مما تم طرحه عن تأثير الأهمية الجيواقتصادية لمضيق ملقا على الاقتصاد الصيني أنه أمام الصين العديد من التحديات بمضيق ملقا، الذي يعد الركيزة الأولى لدعم اقتصادها، ولهذا فعليها تطوير سياساتها ودعم استراتيجياتها الموجهة نحو المضيق والمنطقة المحيطة للحفاظ على مكانتها وتعزيزها مستقبلاً.

---

[1] Gyasi, 21 st century maritime silk, 19.

[2] Michael j. green, "china's maritime silk road strategic and economic implications for the indo-pacific region", csis (2018): 04.

[3] Matthew funaiole, and jonathan hillman, "china's maritime silk road initiative economic drivers and challenges", csis (2018):21.

ثانياً: محددات السياسة الصينية اتجاه مضيق ملقا

1- معضلة مضيق ملقا

يعد مضيق ملقا أهم ممر بحري في جيواستراتيجية الصين وامكانية التأثير عليه ستمنح الصين درجة كبيرة من الأمن، لهذا سميت نقطة الاختناق هذه بمعضلة ملقا والذي أطلق عليه " شي هونغتاو" Shi Hongtaoعام 2004 شريان الحياة للتنين الناشئ، وتعود أصول هذ المعضلة إلى نهاية القرن العشرين تحديداً مع بداية عام 1993 نتيجة للتطور الاقتصادي الذي عرفته الصين مند عهد "دينغ" Deng وزيادة الطلب الصيني على النفط ومتخلف المنتجات البترولية[1].

يوصف مضيق ملقا بأنه معضلة انطلاقاً من ثلاث مرتكزات رئيسية أولاً كونه يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالنمو الاقتصادي والاستقرار الاجتماعي في الصين، ثاني مرتكز يعود إلى الحصار المحتمل في غرب المحيط الهادئ في حال تضارب المصالح في المنطقة والمضيق تحديداً نتيجة المرور المتزايد لناقلات النفط الصينية عبر المضيق منه إلى مختلف بحار ومحيطات العالم[2]، ثالثاً يعد المضيق ضرورة استراتيجية ملحة لذا الصين خاصة وأنه يخضع لعلاقات قوة إقليمية ودولية معقدة واعتباراً أن نقل الطاقة عبر خطوط الأنابيب البحرية من القضايا الاستراتيجية في قضايا الأمن القومي الصيني وكون النفط شريان الحياة الاقتصادية في الصين؛ بالإضافة إلى أن خطوط الأنابيب هي الأكثر أمناً والأرخص تكلفة تشكل عملية نقل النفط عبر خطوط الاتصالات البحرية في مضيق مقا تحدياً أمنياً وعسكرياً بالنسبة للصين لاحتمالية نشوب صراعات بالمنطقة[3].

لهذا سارعت بكين في تحديثاتها البحرية نتيجة إدراكها للتهديدات القادمة من البحر والمتمركزة تحديداً في النقطة الرئيسية المتعلقة بالممر البحري الرابط بين خطوط الاتصالات البحرية والتي تسميها الصين بمعضلة ملقا، وهي المعضلة التي حتمت على البحرية الصينية من تعديل استراتيجيتها التي كانت متمركزة حول تايوان، ليصبح جوهر التحدي الصيني مرتبط بهذا الممر البحري لأن ضمان الاستقرار والأمن بخطوط الاتصالات البحرية في المنطقة من القضايا الأساسية، وبهذا يعد التعاون مع الدول

---

1 Selerno, china's energitic obsession, 18-19.
2 Ji, dealing with the Malacca, 468.
3 Ibid, 470.

المشاطئة للمضيق وعمليات البحث وتطوير الأسلحة والمبادئ القتالية من الركائز الأساسية لمواجهة معضلة ملقا[1].

كون معضلة ملقا مرتبطة بأمن المصالح الاستراتيجية للصين في المضيق فالممر المائي عرضة لتدخل جهات غربية تسعى لتقييد التواجد الصيني بالمنطقة من خلال تقليص شحناتها من السلع والطاقة أو منعها من الوصول إلى مصادرها؛ في نفس الوقت سيكون لمثل هذه الظروف انعكاس على الشركاء الرئيسيين لبكين، والذي سينجر عنه انتكاسة سياسية واقتصادية في مقابل مكاسب في الغالب ما تكون محدودة بالنسبة للطرف أو الأطراف التي تقود التقييد الصيني أو تدعمه، لأن حجم التكاليف التي ستتحملها الأطراف الخارجية ستكون أكبر بكثير من الأهداف التي تسعى إلى تحقيقها في منطقة المضيق خاصة مع تزايد أهمية المضيق بالنسبة لاقتصاديات شرق وجنوب شرق آسيا، خاصة وأن انعدام الأمن في إحدى المناطق البحرية الآسيوية قد يؤدي بسهولة إلى انتشاره في مناطق بحرية أخرى مجاورة[2].

لهذا يشكل مضيق ملقا نقطة ضعف في الاستراتيجية البحرية الصينية كونه خاضع لسيطرة بعض القوى الآسيوية المتحالفة مع الولايات المتحدة الأمريكية التي تسعى لتعزيز تحالفها البحري، العسكري السياسي والاقتصادي مع الدول المشاطئة للمضيق للتضييق على التواجد والعبور الصيني بالمضيق[3].

ليشير في هذا الصدد Marc Lanteigne والعديد من المختصين في الأمن البحري الصيني أن معضلة ملقا لا تعد بمشكلة وقت السلم، لكن مع المصالح الصينية المتزايدة وافتقار بكين إلى الوجود الاستراتيجي في المضيق يصبح الأخير من نقاط الضعف ويشكل أكبر تهديد للصين أوقات النزاع المسلح والحروب لهذا تعمل الصين على تطوير تواجدها بمنطقة المضيق، والذي سيقابله حسب الطرح الواقعي (توازن الدفاع- الهجوم) لقياس مدى فعالية الدول في الدفاع عن نفسها ومهاجمة الآخرين والذي سيؤدي (توازن الدفاع- الهجوم) إلى إقامة تحالف متوازن ضد بكين في الغالب ما يكون بقيادة الولايات المتحدة الأمريكية[4].

[1] Ibid, 468
[2] Lanteigne, china's maritime security, 153.
[3] فلاح، الاستراتيجية الأمنية الامريكية، 238.
[4] Lanteigne, china's maritime security, 148.

لهذا تجنباً للحصار وفك معضلة ملقا تعمل الصين على فتح مسارات أخرى عبر الطرق السريعة التي تربط الساحل الصيني بالقلب الجنوبي الغربي، بعدها البحث عن طرق للوصول إلى الموانئ داخل رابطة جنوب شرق آسيا لتعزيز النقل بينها وبين الصين بإقامة روابط من طرق السكك الحديدية منها خط اليونان مينامار، وخط السكك الحديدية الآسيوي الأوروبي الطريق السريع بين اليونان وفيتنام؛ كما قامت بكين بتقييم بعض المشاريع عبر الحدود البرية والجنوبية الغربية للساحل الشرقي لغرض السيطرة على مضيق ملقا والمتمثلة في المشاريع الأربعة التالية: قناة كارا عبر تايلاند، خط أنابيب من ميناء في خليج البنغال (مينامار، الهند أو بنغلادس) إلى "كونمين" Kunmin، ثالثا خط أنابيب من جوادر في باكستان إلى "شينجيانغ" Xinjiang، أخيراً خط أنابيب من إيران عبر الهند وباكستان ومينامار إلى الصين؛ أما بعد الدراسات الأولية لهذه الخطوط وجد أن تكاليفها جد باهضه وتستغرق فترات طويلة لإنجازها زد على ذلك وقوع معظمها في مناطق غير مستقرة سياسياً وصعوبة التضاريس الجغرافية في العديد من المناطق "جبال كونلون في باكستان" والعديد من الصعوبات التكنولوجية، أما عن بعض مزاياها في متعلقة بتقصير المسافات والتي ينجم عنها خفض تكاليف الشحن، لهذا فمن الواضح أن الخطط السالفة الذكر ليست بالحل الأمثل بالنسبة للصين ليبقى مضيق ملقا الخيار الأمثل إلى أن تصبح احدى المشاريع الصينية الخيار الأنسب لها[1].

2-السياسات البحرية الصينية بمنطقة مضيق ملقا:

بدأ التفكير الاستراتيجي الصيني في بناء القوة البحرية الصينية بالمناطق المجاورة ومداخل ومخارج البحار والمحيطات بمنطقة جنوب شرق آسيا تحديداً مضيق ملقا لأجل بناء دولة قوية من خلال تطوير البحار واستخدامها وحمايتها ومراقبتها وإدارتها والتحكم بمداخلها؛ فاتسمت سياسات الصين البحرية في البحار القريبة والمحيط الهادئ بالتوحيد البحري الأمني والاقتصادي، في حين تشير طموحاتها الاستراتيجية في المحيطات البعيدة (المحيط الهندي) بأبعاد اقتصادية وعسكرية وسياسية سعياً منها للوصول إلى مركز القوة العالمية[2].

مع اعتماد الصين على فكر ألفريد ماهان وقواعد ماو تسي تونغ في تطبيقها لما يسمى بسياسة الدفاع البحري النشيط وعقدها لصفقات الأسلحة الخارجية، والتي تهدف الصين من خلالها لتطوير قدراتها

[1] Ji, dealing with the malacca dilima, 474-476.
[2] Verma, chinese ambitio, 116.

العسكرية البحرية في المحيطات والبحار المحيطة واعتماد سياسة تخويف الدول المجاورة لها، خاصة إذا أخذنا بعين الاعتبار أنها تحتل المرتبة الثانية عالميا بعد روسيا في امتلاك الغواصات النووية، وتطويرها للصواريخ الباليستية العابرة للقارات كالصاروخ الباليستي 21DF_DF الذي يبلغ مداه 800 ميل بحري فالصين تمتلك قوة بحرية تصل إلى 75 قطعة بحرية قتالية، و54 غواصة هجومية و26 مدمرة و53 بارجة حربية متوسطة وثقيلة بالإضافة إلى 86 مركب مجهز بالصواريخ ضمن ما يعرف بخفر السواحل وهي تخطط لامتلاك رابع حاملة طائرات بحلول عام 2030، ومع إنشائها للقواعد الجوية في الجزر الصناعية ببحر الصين الجنوبي جعل منها القوة البحرية الأكبر في آسيا تهدد بها السفن والقواعد الأمريكية في المنطقة، كل هذه التطويرات لأجل منع أي دخول للقوات الأجنبية إلى مياهها الإقليمية خاصة غرب المحيط الهادئ ومضيق ملقا[1].

لذلك تتبع بكين سياسة أحادية الجانب لحماية مصالحها في مضيق ملقا وتحقيق التوازن الاستراتيجي وهي السياسة القائمة عليها النظرية الواقعية الدفاعية، فقد لجأت بكين لاستخدام التحالفات لمواجهة الخصوم الفعليين أو المحتملين لمنع هيمنة جهة فاعلة أو عدة جهات من السيطرة والتحكم بالمضيق البحري هذا من جهة ولضمان الوصول المستمر للموارد إلى الصين، فمن خلال الواقعية الدفاعية التي تعد الوصول إلى الموارد متغير حاسم في تحديد مستويات انعدام الأمن والتعرض للحروب في منطقة معينة، نجد أن المضائق البحرية كمياه دولية تشترك في استخدامها كل الفواعل الدولية يعد عامل إضافي يرفع أكثر من نسبة عدم اليقين والتخوف بشأن الأوضاع على مستواها، فإنشاء التحالفات واستخدام القوة العسكرية لأجل منع الصراع بالمضيق سيؤدي حتماً إلى انخفاض الأمن والتأثير على التجارة البحرية في المنطقة؛ أما استخدام النهج المتعدد الاطراف حسب الكاتب Marc Lanteigne صاحب مقال بعنوان: "China's Maritime Security And The Malacca Dilemma" فهو السبيل للحفاظ على مضيق ملقا آمن أمام التجارة الدولية، كما أن تطوير التجارة الإقليمية وتشجيع مبادرات الثقة بين الفواعل الإقليميين من الوسائل التي تساعد على عدم تعرض الصين ولا أي طرف إقليمي أو دولي فاعل في مضيق ملقا للهيمنة والحصار[2].

[1] كريم حميد، ديناميكيات القوى الصاعدة والمهيمنة، 139-140.

[2] Lanteigne , china's maritime security, 144.

لهذا اعتمدت الاستراتيجية البحرية الصينية على ثلاث مراحل مقسمة إلى فترات زمنية متعاقبة كانت الأولى من بداية عام 2000 إلى عام 2010 والذي سعت فيها إلى فرض سيطرتها على المياه داخل بعض الجزر، أما المرحلة الثانية فتبدأ من عام 2010 إلى عام 2020، وقد شملت نفس الاستراتيجية بالسيطرة على المياه الداخلية لإحدى السلاسل الجزرية، وتأمل الصين ضمن المرحلة الثالثة من استراتيجيتها البحرية والممتدة من عام 2020 إلى عام 2040 إلى إنهاء الهيمنة العسكرية الأمريكية في المحيطين الهادئ والهندي، ولتتمكن الصين من الاستحواذ على السلاسل الجزرية فقد استخدمت في سبيل ذلك مجموعة من الامكانيات كالغواصات الحديثة والفرقاطات والطرادات وسفن الدوريات؛ لتتبنى فيما بعد استراتيجية "دفاع البحر الأقصى" والتي من خلالها تستطيع مجابهة القوى الكبرى خارج السلاسل الجزرية بمعنى قدرة الصين على الاستمرار في إرسال الأصول الدبلوماسية وخبراء التنمية والفرق المشتركة بين والوكالات إلى كل بلد من منطقة آسيا والمحيط الهادئ، وهي الاستراتيجية الساعية إلى طرد أي وجود عسكري تنافسي من المنطقة وخلق بيئة استراتيجية تدرك فيها حكومات دول جنوب شرق آسيا أنها لا تستطيع أن تأخذ أي قرارات يكون لها تأثير على المصلحة الصينية من غير الرجوع إلى استشارتها المباشرة، وهي العلاقة التي تسعى من خلالها الصين إلى إبراز نفسها كقوة استقرار في منطقة آسيا والمحيط الهادئ[1].

لتحقق الصين أهدافها الجيواقتصادية والتجارية في مضيق ملقا واستراتيجياتها البحرية بدأت في تحديث شامل ضم الغواصات والمقاتلين والطيران البحري، ووضع تصميمات لبناء السفن بالشراكة مع شركة بناء السفن الحكومية وشركة صناعة السفن لزيادة كفاءة السفن مع الاستمرار في شراء وحدات الدفع من الموردين الأجانب، لتبدأ بتشغيل أول طائرة "لياونينغ" LIAONING في الخدمة عام 2016 لتعزيز قوتها البحرية، كما زودت المقاتلات السطحية بقدرات دفاعية وهجومية جد معقدة، ليساهم برنامج التحديث البحري الصيني في تقدم ومرونة أكبر لتكنولوجيا القوات البحرية، ما مكنها من امتلاك أكبر عدد من السفن في آسيا حيث تعد السفينة الجديدة ذات الوزن الثقيل 98 ألف طن احدى الأمثلة على تنامي الأسطول وسفن الدعم التي تبنتها الصين في السنوات الأخيرة كجزء من الجهود الصينية لبناء قوة بحرية عالية المستوى[2].

[1] Singh, south china sea emerging.
[2] verma, chinese ambition, 122.

يذهب البعض إلى أنه رغم التزايد الملحوظ في الانفاق العسكري الصيني إلا أن السياسة الصينية تستبعد فكرة الدخول في سباق تسلح مباشر مع الولايات المتحدة الأمريكية إدراكاً منها بمخاطر هذا الفعل على نموها الاقتصادي، لهذا تقدم الصين لأجل تحقيق تكافئ عسكري فكرة قائمة على "الاستراتيجية الغير المتكافئة"، والتي تركز في الأساس على محاولة اكتشاف نقاط ضعف العدو لمواجهة أي محاولة عسكرية أمريكية للتدخل في النزاعات الإقليمية، وهي الاستراتيجية التي تزيد من القدرات الدفاعية والهجومية للصين في المقابل تخفض من احتمالية التدخل الأمريكي في المنطقة لحماية حلفائها لأنها ستدرك أنه ومع زيادة القدرات الدفاعية والهجومية للصين سيصبح تدخلها أكثر صعوبة وأكبر تكلفة[1]، لتشكل مبادرة سلسلة الآلئ وطريق الحرير البحري أهم سياستين للصين في منطقة مضيق ملقا واللتان سيتم التعرف إليهما في ما يأتي من عنواين.

2-1- سياسات بحرية صينية: مبادرة سلسلة اللآلئ وطريق الحرير البحري

مع التقدم الملحوظ الذي تشهده جمهورية الصين الشعبية ازداد نشاطها البحري الممتد إلى البحار المجاورة منه إلى المحيط الهندي لهذا تسعى الصين إلى لعب دور المهيمن في ديناميكية المنطقة، الأمر الذي يتطلب وجود سياسة بحرية صينية واضحة في المحيط الهندي، لاعتبار أن لها موطأ قدم في المحيط الهادئ عبر بوابة مضيق ملقا بحكم القرب الجغرافي وسيطرتها على العديد من الجزر في بحر الصين الشرقي والجنوبي، لهذا يعد اهتمامها بالمنطقة ضرورة ملحة في استراتيجيتها البحرية كونها منطقة متنوعة مع أسواق ناشئة غنية بالموارد ومراكز تجارية ومواقع جيوسياسية متنوعة لهذا تطمح الصين إلى زيادة الوجود البحري لها في منطقة مضيق ملقا لحماية إمداداتها الطاقوية بتنفيذها للعديد من السياسات أهما سلسلة اللآلئ وطريق الحرير البحري[2].

2-1-1 مبادرة سلسلة اللآلئ:

نظراً لأهمية مضيق ملقا بالنسبة للصين وضعت الأخيرة استراتيجية دفاعية سلسلة اللآلئ أو "نقاط حبات اللؤلؤ"، والقائمة على إنشاء العديد من الموانئ بالقرب من المضيق وعلى طول الممرات البحرية المؤدية إليه إدراكاً منها بضرورة اعتماد سياسات لمواجهة مختلف التهديدات وهي الاستراتيجية

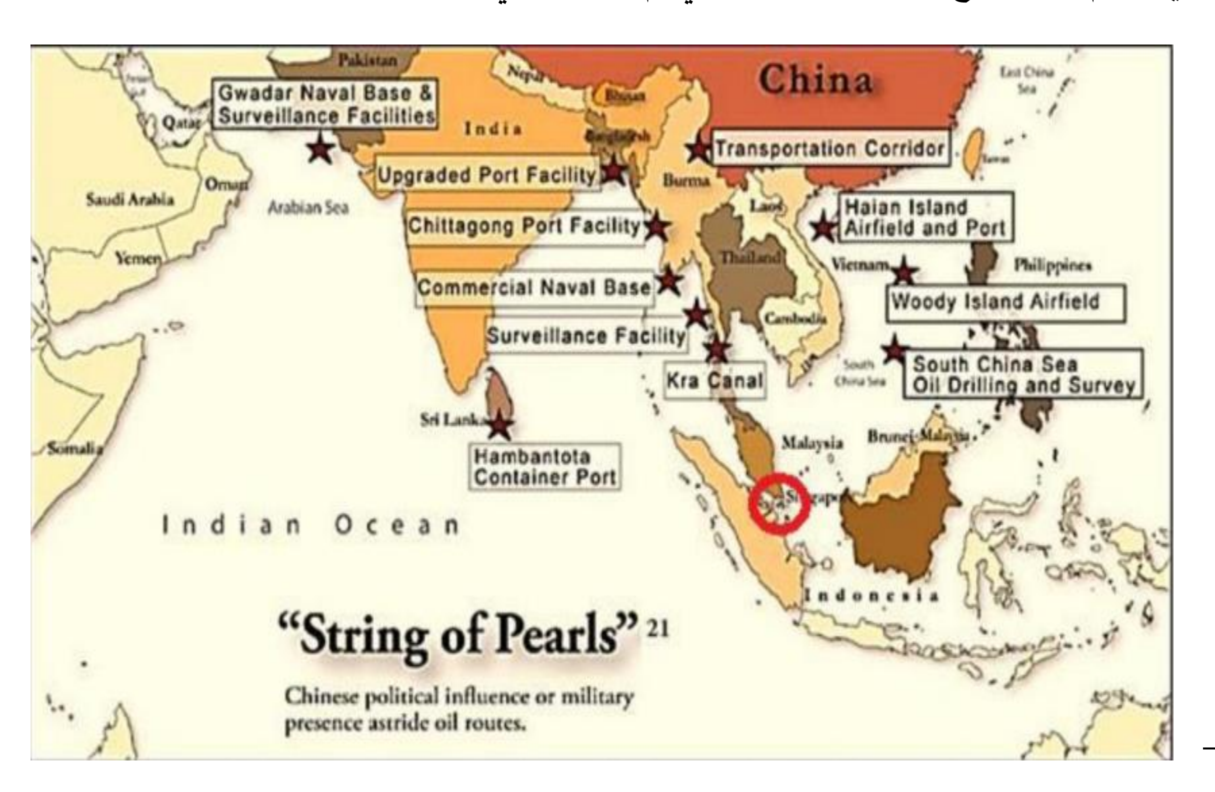
---

[1] حطاب، وآخرون، المنافسة الاستراتيجية، 753.

[2] Verma, chinese ambition, 114.

القائمة على القوة البحرية للحفاظ على استمرار عبور سفنها التجارية عبر مياه المضيق ومختلف الموارد القادمة للسوق الصينية؛ ويقصد باللآلئ مراكز إسناد القوات البحرية والجوية الصينية الممتدة من جزيرة هينان في بحر الصين الجنوبي حتى مضيق هرمز، كما يمتد طريق الحرير البحري من فوزو في الصين إلى هانوي مروراً بجاكرتا وكوالامبور وصولاً إلى نيروبي منه إلى أثينا، ومروره بكوالامبور وجاكارتا، يعني أن مضيق ملقا هو أهم حلقة في حلقات خط الحرير البحري[1]، والخريطة الموالية توضح المناطق التي تم تضمينها في سياسة سلسلة اللآلئ والموضحة في شكل نجوم.

خريطة رقم19: توضح المناطق الجغرافية التي تم تضمينها في سياسة سلسلة اللآلئ الصينية.



Source: zulkifi, china's usa and india, 425.

لأجل ضمان سلامة خطوط الملاحة وطرق المواصلات البحرية بدأت الصين في مبادرة سلسلة اللآلئ أو سلسلة اللؤلؤ وهي تشير إلى شبكة العلاقات والمرافق العسكرية والتجارية، والتي تمر عبر نقاط الاختناق الرئيسية منها خليج عدن، مضيق هرمز، مضيق ملقا ولومبوك حيث تمكنت الصين على طول هذه المضائق من ادارة وتطوير بعض المراكز الاستراتيجية من خلال استخدام الوسائل الاقتصادية والجيوسياسية، الدبلوماسية والعسكرية في اطار ترقية المياه الزرقاء الصينية للتوسع نحو الهند والمحيط

[1] يونس، أمن الممرات المائية في العالم، 55.

الهادئ في اطار ما يسمى باستراتيجية المحيطين؛ وترتكز هذه السلسلة في النقاط الجغرافية الآتية: جزيرة "هاينان" Hainan الصينية، جزيرة "وودي" Woody في أرخبيل باراسيل، ميناء المياه العميقة في "سيتوي" Sittwe في مينمار، ومركز الشحن البحري في مدينة "شيتاتونج" Chittatong ببنغلادش مركز الشحن التجاري "هامبانتوتا" Hambantota في سيرلانكا، القاعدة البحرية وميناء المياه العميقة لجوادار Gwadar في باكستان[1].

حيث تسعى بكين من وراء تطوير هذه السلسلة إلى الوصول إلى أسواق جديدة، ترقية الموانئ ومرافق الشحن على طول خطوط الاتصالات البحرية، ضمان التدفق المستمر للنفط ومصادر الطاقة ضمان الاستقرار السياسي بالإبقاء على الحزب الشيوعي في السلطة لمواصلة تعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية، توسيع التواجد البحري للوصول إلى مكانة القوة البحرية العالمية[2].

2-1-2- مبادرة طريق الحرير البحري:

أصدرت الوكالة الوطنية للتنمية والإصلاح في الصين خطة عمل جديدة تحدد فيها التفاصيل الرئيسية لمبادرة بكين "حزام واحد طريق واحد"، لتصبح بعدها المبادرة محور السياسة الخارجية واستراتيجية الصين الاقتصادية والتي تشمل التكامل المالي وتنسيق السياسات عبر القارة الافريقية، وقد قدمت المبادرة لأول مرة من قبل الرئيس شي جين بينغ خلال زيارته لكازخستان وإندونيسيا، فالحزام عبارة عن شبكة من الطرق البرية وخطوط السكك الحديدية وخطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي ومشاريع البنية التحتية المتوقع تمديدها من شيان وسط الصين إلى آسيا الوسطى وصولاً إلى موسكو وروتدام والبندقية؛ أما الطريق البحري فهو شبكة من الموانئ ومشاريع البنية التحتية الساحلية الممتدة من جنوب وجنوب شرق آسيا إلى شرق أفريقيا وشمال البحر الأبيض المتوسط، كما ستتضمن المبادرة جهوداً لتعزيز التكامل المالي وإنشاء طريق حرير المعلومات الذي يربط شبكات المعلومات والاتصالات الإقليمية وتقليل الحواجز أمام التجارة والاستثمار عبر الحدود في المنطقة كما تم تصميم المؤسسات الإقليمية الجديدة منها البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية لتكملة ودعم تطوير، المبادرة، واعتماد مبدأ الحفاظ على السيادة وعدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول والالتزام بالمعايير الدولية والدور الحاسم للسوق الصناعية في

[1] Salerno, china's energetic obsession, 28.
[2] Ibid, 28-30.

قيادة المبادرة، لأجل تعزيز الاستثمار في البنية التحتية والتنمية الاقتصادية التي تربط الصين بالدول الآسياوية وبعدها أوروبا[1].

يعد مضيق ملقا وكما تم الإشارة إلى ذلك في العنصر السابق أنه نقطة اختناق في سلسلة التوريد بالمنطق،ة ولهذا يشار إليه في دوائر الأمن الصينية بـ "معضلة ملقا" Malacca Dilemma؛ وفي هذا الصدد كتب كل من "جيمس هولمز" James Holmes و"توشي يوشيهارا" Toshi Yoshihara عن طموحات الصين البحرية أنه من يسيطر على مضيق ملقا سيكون له قبضة خانقة على طريق الطاقة إلى الصين، لهذا يشكل المضيق نقطة حاسمة في أمن الطاقة الصيني خاصة مع اعتماد الصين المتزايد على واردات النفط من الشرق الأوسط؛ لتشير بكين في العديد من المناسبات إلى بعض القوى التي تمارس تأثيراً كبيراً على الملاحة في مضيق ملقا في مقدمتها الولايات المتحدة الأمريكية، انطلاقاً من ذلك تسعى الصين لوضع استراتيجية أمنية للتحكم في مسار الطاقة بالكامل عبر مضيق ملقا حتى الشواطئ الصينية وسعياً منها لتحقيق ذلك وضعت "مبادرة طريق الحرير البحري" ضمن الترتيبات الأمنية التي تتوافق مع الوضع المتصاعد للصين، لهذا فقد خصصت الصين موارد مالية وديبلوماسية لتنفيذ المبادرة وجعل مضيق ملقا الجسر البحري الذي يربط الصين بجنوب آسيا وأفريقيا وأوروبا، بحيث سيشمل طريق الحرير البحري على الموانئ والقواعد على طول طريق الحرير القديم ما سيعزز بشكل كبير آفاق التجارة الصينية، وتطوير موانئ وقواعد الدول الساحلية على طول الطريق البحري، ولحماية أمن الصين ومصالحها سعت الصين إلى تحويل قواتها البحرية من الدفاع عن المياه البحرية إلى المزج ما بين الدفاع عن المياه البحرية وحماية البحار المفتوحة وبناء هيكل قوة قتالية بحرية مدمجة ومتعددة الوظائف وفعالة فالطموح الصيني للوصول إلى وضع القوة هو المحرك الرئيسي للمصالح الصينية في مضيق ملقا والمحيط الهندي[2]، والخريطة الموالية توضح الامتداد الجغرافي للحزام البري وطريق الحرير البحري.

[1] Scott kennedy, "building china's one belt, one road", 3april, 2015, web : https://www.csis.org/analysis/building-china%e2%80%99s-%e2%80%9cone-belt-one-road%e2%80%9d, in: 03/04/2023, 16:14h.

[2] Verma, chinese ambitio,117-119.

خريطة رقم20: توضح الامتداد الجغرافي للحزام البري وطريق الحرير البحري.



المصدر: يونس، أمن الممرات المائية في العالم، 53.

تركز مبادرة الطريق البحري على توسيع التعاون البحري وتحقيق نموذج جديد للتنمية التي لا تقتصر على التنمية الاقتصادية فحسب بل تشمل البنية التحتية والاتصالات السلكية واللاسلكية، المالية الاستثمار والخدمات، الطاقة، تحرير التجارة وتسهيل إجراءات التجارة البحرية عبر الحدود، لأجل الحصول على مزيد من الدعم البحري والوصول إلى منطقة المحيط الهندي من أجل تحقيق هدفها في المرور الآمن للبضائع الصينية، كما تسعى بكين من خلال مبادرة الطريق البحري إلى تأمين الطرق البحرية بتشكيل تحالفات مع دول المنطقة لا سيما الدول المشاطئة لمضيق ملقا باعتباره الممر الرئيسي لوصولها إلى المحيط الهندي؛ وهي المبادرة الهادفة إلى تكوين نظام نقل بري وبحري وجوي ومن المتوقع

اتمام تنفيذ المبادرة بحلول عام 2049 في فترة زمنية تصل إلى 35 عام وهي السنة التي تتزامن مع الاحتفال بالذكرى المئوية لتأسيس جمهورية الصين الشعبية[1].

يغطي طريق الحرير البحري اتجاهين رئيسين هما الطريق عبر الموانئ الساحلية للصين إلى المحيط الهندي عبر بحر الصين الجنوبي ومضيق ملقا، والطريق الثاني يمتد من الموانئ الساحلية للصين إلى جنوب المحيط الهادئ عبر بحر الصين الجنوبي، وهو الطريق الذي يرسم خرائط جديدة لمنطقة المحيط الهندي حيث سيتم بناء 13 طريق و8 خطوط سكك حديدية بالشراكة مع دول في آسيا وجنوب شرق آسيا، وقد تم الانتهاء من بعض اقسام خط السكك الحديدية عبر آسيا في أجزاء من الصين ولاوس وتايلاند وماليزيا[2].

كما يعد الاستثمار الصيني في البنية التحتية البرية والبحرية عن طريق مبادرة الطريق والحزام في ماليزيا فرصة للتنمية الاقتصادية الماليزية، والتي ستستفيد من موقعها الجيوسياسي الرابط بين المحيطات لتحقق قدر من الازدهار[3].

لاعتبار أن البحر عامل أساسي وجوهري في بناء طريق الحرير البحري من منطلق أنه مورد للتنمية المستدامة، ولأن الصين ترى أنه من الضروري الانفتاح على المناطق الساحلية القريبة منها وتطوير الاتصال مع الدول المجاورة والبعيدة، ولأهمية مضيق ملقا في استراتيجيتها البحرية فقد جعلت من الأراضي الإندونيسية نقطة ارتكاز في طريقها البحري بعد مذكرة التفاهم بين البلدين لعام 2015 لأن مضيق ملقا هو جزء من السيادة الإقليمية الإندونيسية وجزء من ميناء أعماق البحار الذي ستبنيه إندونيسيا بالشراكة مع بكين[4].

---

[1] Saheli chattaraj, "the one belt one road as a chinese vision of regional economic order", east asia strategic review china's rising strategic ambitions in asia, Eds. M.S. prathibha (new delhi :institute for defence studies and analyses, 2018), 80-81.
[2] Ibid, 83.
[3] Abdul rahman embong, hans-dieter evers, rashila ramli, "one belt one road (obor) and malaysia: a long-term geopolitical perspective", institute of malaysian and international studies universiti kebangsaan malaysia, 2017, 21.
[4] Luhulima, maritime security within the framework, 119.

في سبيل ذلك تسعى الصين إلى دمج معظم مشاريع الموانئ وإنشاء مدن في جوهر وملقا والعديد من الجزر الصناعية على الأراضي المستصلحة وهي جزيرة السياحة والترفيه والتطوير العقاري جزيرة المنطقة الاقتصادية للتجارة الحرة، جزيرة بوابة ملقا، المنطقة الصناعية البحرية[1].

إن تطوير الصين لمشاريع الموانئ الواقعة في مجالها الحيوي الأول "منطقة جنوب شرق آسيا" ليس من أجل تحقيق المكاسب بالاستيلاء على الأصول فيها وإنما وحسب بعض الآراء لأجل بناء شراكات طويلة الأمد مدعومة بأجندات جيوسياسية حيث يشير كل من "جوردن كالينوف" Jordan Calinoff و"دافييد غوردون" David Gordon في هذا الشأن إلى أنه من المبكر الحكم على فائدة هذه الاستثمارات في الموانئ لكلا الأطراف؛ على الرغم من أنها تحقق العديد من النتائج الجيوسياسية المرغوبة للصين والدول التي تتلقى استثمارات ومشاريع طريق الحرير البحري، خاصة مع زيادة النمو السريع المرتبط بالبحر[2].

لهذا يمكننا القول أن الطريق البحري من الاستراتيجيات التي تسهل على الصين تأمين خطوط اتصالاتها البحرية لتصبح قوة عسكرية من شأنها التقليل من التواجد الأمريكي بالمنطقة، ومع مرور طريق الحرير البحري عبر مضيق ملقا والاعتماد الكبير والاستخدام المستمر له جعل منه شريان طاقة حساس بالنسبة للصين وأي إضراب على مستواه أو محاولة للإغلاق سيكون له تهديد مباشر للعمق الاستراتيجي الصيني في المضيق والمنطقة.

في سعي الصين من خلال مبادرة طريق الحرير البحري China’s Maritime Silk Road Intiative (MSRI) إلى ربط الصين بالمراكز التجارية حول العالم وزيادة التكامل العالمي وتعزيز النمو يجادل البعض في الدوافع الصينية، لا سيما تلك التي تقوم على استثماراتها في الموانئ، حيث أعلنت بكين في منتصف عام 2017 عن خططها لشراء والاستثمار في تسعة موانئ خارجية خمسة منها في المحيط الهندي، وهي الاستثمارات التي يرى فيها بعض المنتقدين للسياسة الصينية بأنها مدفوعة بأهداف استراتيجية لدعم المصالح الأمنية الصينية المتنامية بالمنطقة سعياً منها للتواجد بأهم ممرات الشحن العالمي وضمان قربها من الموانئ الأخرى والاتصال بمختلف المناطق النائية؛ فبالإضافة إلى المنفعة التجارية التي يحققها الميناء له أيضاً أهمية استراتيجية من خلال أن الموانئ التي لها مياه أعمق تكون

[1] Embong, others, one belt one, 09.

[2] كلاع، النزاع الأمريكي– الصيني، 16.

أكثر قابلية وقدرة على استيعاب السفن التجارية والعسكرية الأكبر حجماً ومن أهم هذه الموانئ نجد (ميناء جوادر، هامبانتوتا، كياوكبيو وكولومبو)، وهي الموانئ التي تسعى من خلالها الصين إلى أن تكون أكثر من مجرد نقاط لإعادة الشحن[1]، كما يعد ميناء جوادر بمقاطعة بلوشستان الجنوبية الغربية في باكستان القريب من ممرات الطاقة الحيوية في الخليج الفارسي والدول الغنية بالنفط والغاز في آسيا الوسطى من أهم المشاريع الصينية التجارية[2].

يبدوا من خلال ما تم طرحه حول طريق الحرير البحري أنه زحف صيني باتجاه ملقا وهي خطوات تندرج ضمن سياسات تهدف إلى تأمين المناطق البحرية وحماية خطوط الإمدادات البحرية للموارد الأولية القادمة إلى الصين، ومحاربة التهديدات البحرية لحماية أمنها الاقتصادي فمن يسيطر على مضيق ملقا يمكنه التحكم بممرات ومسالك الطاقة الصينية.

بعد التطرق إلى أهم السياسات التي اعتمدتها الصين في منطقة مضيق ملقا يتبادر إلى الأذهان ما إذا كان لهذه السياسات تأثير على السيادة والتنمية الاجتماعية والاقتصادية في الدول المشاطئة للمضيق والتي تتمتع بموقع جيوسياسي مهم في المنطقة، أم أنها ستصبح دول لربط سلسلة الانتاج الصيني وعبوره عبر مضيق ملقا.

لهذا تحتاج الدول المشاطئة أيضاً لسياسات بحرية واضحة وقوية تتماشى مع سياسات جيرانها ومنافسيها في المنطقة تحديداً السياسات الصينية، وانطلاقاً من موقعها الرابط بين المحيطات فهي ستحتاج إلى الاتصال عبر البحار والمحيطات، بالإضافة إلى ذلك بعض الاتصالات التي تكتسبها من روابط السكك الحديدية والطرق الجديدة نحو الصين، وهل سيعيد التاريخ نفسه وتتحقق الهيمنة الصينية على الموانئ والدول الساحلية؟ وبالخصوص في منطقة جنوب شرق آسيا والدول المشاطئة لمضيق ملقا كما كانت قبلها الهيمنة والسيطرة للقوى الامبريالية الغربية في القرنيين التاسع عشر والقرن العشرين (بريطانيا)[3].

ليبقى تأثير الأهمية الجيواقتصادية والتجارية لمضيق ملقا على الاقتصاد الصيني وتخوف الصين من محاولات الولايات المتحدة الأمريكية لتطويق نفوذها وإجهاض مساعيها في تأمين خطوط إمداداتها

---

[1] Funaiole, china's maritime silk road, 21.
[2] Jesse barker gale and andrew shearer, "the quadrilateral security dialogue and the maritime silk road initiative", center for strate gic and international studies (2018):31.
[3] Embong, one belt one road, 21-23.

الطاقوية عبر مضيق ملقا كممر استراتيجي لمستورداتها من النفط واحتمالية غلق المضيق بوجه سفن البحرية الصينية من قبل الولايات المتحدة الأمريكية وحلفائها بالمنطقة دفع بيكين إلى اعتماد سياسات برية وبحرية في منطقة مضيق ملقا، أهمها مبادرة سلسلة اللآلئ والطريق البحري حفاظاً على مكانتها ودورها الجيوسياسي وضماناً لاستمرارية مرور سفنها عبر مياه مضيق ملقا.

ومن أهم السياسات التي اعتمدتها الصين لزيادة ارتباطها بمضيق ملقا اقتراح بكين بمنتدى بواو الآسيوي مبادرة الأمن العالمي لعام 2022 التي ركزت فيها الصين على ضرورة التعاون مع منطقة جنوب شرق آسيا وجزر المحيط الهادئ والشرق الأوسط، باعتبارها المناطق التي تشكل لاعب أساسي في مضيق ملقا، ما يعني أن نجاح الصين في تعزيز علاقاتها الأمنية مع هذه المناطق من شأنه أن يتيح لها توسيع مجالها الأمني المشترك في المنطقة عموماً ومضيق ملقا خاصة، مما يساعدها على تشكيل تكتل إقليمي مناوئ للهيمنة الأمريكية وحلفائها في المنطقة من خلال اضعاف الشركات الأمنية الأمريكية المتواجدة بالدول المشاطئة لمضيق ملقا، وهو الاحتمال التي سيساعد الصين في الضغط على الولايات المتحدة الأمريكية وحلفائها وتجنب معضلة ملقا وامكانية غلق المضيق لتبقى طموحات الصين في المنطقة مرهونة بمدى استقرار المضيق وحرية الملاحة به[1].

ثالثاً: استراتيجية البدائل الصينية بمنطقة مضيق ملقا

مع تزاد النفود الصيني بشكل كبير في منطقة مضيق ملقا خلال السنوات القلية الماضية زاد الأمر من احتمالية دخول المنطقة تحت سيطرة إحدى القوى المتنافسة بالمنطقة، لأن دخول الولايات المتحدة الأمريكية وهيمنتها في المنطقة لتعزيز طرق تجارتها البحرية يعني تهديداً للقدرة الاقتصادية الصينية بالمنطقة، كونها تمثل أكبر مصدر للسلع المصنعة والمستوردة ورقم واحد في المنتجات النفطية مع وجود شركاء تجاريين لها بالمنطقة[2].

كما أن تخوف الصين من الحصار الذي فرضته الولايات المتحدة الأمريكية على مضيق ملقا عام 2003 حتم عليها مراجعة سياساتها واستراتيجيتها البحرية، في المقابل تعمل على تقوية نفسها في حال حدوث أي حصار، ورغم أن انعكاسات الحصار المتوقع لن تؤثر على الصين وحدها بل على كل الدول

[1] مضيق ملقا الآسيوي.."معضلة" تهدد طموحات الصين العالمية، 2023/05/31، من موقع على الأنترنيت: https://cutt.us/CfUOg ، الاطلاع عليه بتاريخ: 2023/08/03، بتوقيت: 19:15سا.

[2] Greco, the strait of malacca.

التي تتجاور عبر شرق آسيا، من جهة يبقى للصين كذلك القدرة على فض الحصار وعزل الولايات المتحدة الأمريكية وحلفائها[1].

في سبيل تحقيق ذلك سعت الصين إلى العمل على إقامة بدائل لها في مضيق ملقا وأحد هذه البدائل يتمثل في حفر قناة عبر برزخ كرا في تايلاند[2] وإنشاء خط أنابيب نفط في ميانمار نحو كونمينغ الصينية، بالإضافة إلى الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني الذي يربط ميناء جوادر في باكستان بمقتطعة شينجيانغ في الصين[3].

فالحاجة الصينية المتزايدة لإمدادات الطاقة الصينية هو ما يجعل خط الأنابيب مهما للاقتصاد الصيني، ومن أهم البدائل الصينية نجد تركيز بكين على الممرات المائية في المنطقة كمضيق سوندا وانشاء خط سكة حديدية عبر شبه جزيرة الملايو كجزء من مبادرة الحزام والطريق الصيني[4].

مع تزايد تأثير الأهمية الجيواقتصادية والتجارية لمضيق ملقا على الاقتصاد الصيني ذلك التأثير المتزايد والدائم الفعالية أدى إلى زيادة اهتمام الصين بالبحث عن بدائل استراتيجية جديدة بمنطقة مضيق ملقا، خاصة في ظل التغيرات المناخية التي يشهدها العالم كذوبان الجليد بالقطب الشمالي الذي أفصح عن ظهور فسيفساء جديدة لنقاط الاختناق التي من شأنها أن تشكل خطوط اتصال جديدة للتجارة العالمية[5].

لهذا فقد اتضح مؤخراً أن وضع التجارة البحرية في المنطقة سيخضع لتغيرات مستقبلية فمع التغير المناخي وذوبان الجليد البحري بالقطب الشمالي من المحتمل أن يصبح الطريق البحري شمال سيبيريا صالحاً للملاحة خلال أشهر الصيف والذي سيكون الطريق الأقصر والأسرع لنقل البضائع بين أوروبا وشرق آسيا عبر قناة السويس ومضيق ملقا، وهو الطريق الذي تتبلور خطته في أجندات بكين التي تسعى إلى إنشاء مدينة Hunchun في الشمال الشرقي على الحدود مع روسيا وكوريا الشمالية، والبالغ

[1] Drake long," thinking like a pirate: contesting southeast asia’s chokepoints", june 5, 2020, web: https://cimsec.org/thinking-like-a-pirate-contesting-southeast-asias-chokepoints/, 03/04/2022, 00:15h.
[2] Greco, the strait of malacca.
[3] Raghavendra pratap singh, sushil kumar singh, "chinese bluff in malacca the future security architecture of the region and china’s indian ocean strategy" EPRA international journal of multidisciplinary research (ijmr) 9(2023): 136.
[4] Greco, the strait of malacca.
[5] Dmitry filipoff , "strategic chokepoints and littorals", week concludes on cimsec chokepoints and littorals week, june 15, 2020, web: https://cimsec.org/category/chokepoints-and-littorals-week/, in: 05/04/2023, 23:10h.

تعداد سكانها حوالي 250 ألف شخص والواقعة على نهر تومين، والتي ستزود بكين بالسلع عبر الطريق الشمالي الشرقي؛ وفي اختبار للنظرة الصينية حول الطريق الشمالي قامت الصين بإرسال سفن تجارية من ميناءها الشرقي تيانجين في جويلية 2016 لتصل الحمولة وجهتها نحو بلجيكا، ألمانيا وانجلترا أوائل سبتمبر 2016[1].

لتبقى المعضلة الحقيقة بالنسبة للصين في مضيق ملقا أنها لا تعتمد على البدائل المتاحة بقدر اعتمادها الاقتصادي على مضيق ملقا، الأمر الذي يهدد شريان الحياة (الطاقة) في الصين، خاصة مع التفوق العسكري الأمريكي في المنطقة، فالبدائل الموجودة أو التي هي قيد الدراسة والإنشاء يبقى يجوبها بعض الصعوبات والتحديات والتي تم ذكرها في عنصر سابق، وهي نفس التحديات التي تبقي على مضيق ملقا الخيار الاستراتيجي رقم واحد في الأجندات الصينية.

في مقابل هذا السعي الصيني لأن تكون قوة بحرية متحكمة ومسيطرة بمنطقة مضيق ملقا تشكل هذه القوة تهديداً لمصالح القوى الإقليمية والدولية في آسيا والمحيط الهادئ على رأسها الولايات المتحدة الأمريكية باعتبارها المهتم الدولي رقم واحد في دائرة التنافس على المنطقة وتحت شعار حرية الملاحة فقد أجرت الولايات المتحدة العديد من التدريبات العسكرية لاستعراض قوتها العسكرية والبحرية للحد من التوسع الصيني، وأنها مستعدة لتفعيل قوتها من أجل حماية مصالحها في المنطقة، لتقابل الصين ذلك بدعمها للسلام والاستقرار الإقليميين وتشجيعها على المفاوضات الثنائية مع دول المنطقة لحل المشاكل ولكنها ترفض أي تدخل أجنبي في المسائل الإقليمية ولافتقار الدول الإقليمية باستثناء الهند للقوة البحرية العسكرية، وفي حال تراجع الدعم الأمريكي لهذه الدول وفي ظل العلاقات المتوترة بين الولايات المتحدة والفلبين قد تتمكن الصين من تحقيق القوة الإقليمية المهيمنة خاصة بعد إدراكها أن الوصول إلى القوة البحرية العالمية يتطلب التعامل مع العديد من التحديات الدبلوماسية وتغييرات هيكلية أساسية في سياسات الصين المحلية والخارجية[2].

في ظل الوجود البحري القوي لبعض القوى الدولية والإقليمية كالولايات المتحدة الامريكية والهند واليابان وشبه التحالف المحتمل فيما بينها يحتم على الصين مضاعفة قوتها واتخاذ تدابير مضادة

[1] The strait of malacca – a historical shipping metropolis, 27/06/2022, web:https://worldoceanreview.com/en/wor-5/living-with-the-coasts/coastal-functions/the-strait-of-malacca-a-historical-shipping-metropolis/, in: 06/05/2023, 13:25h.
[2] Sharma, china's maritime goals, 237-238.

وبالتالي احتمالية زيادة المنافسة والمواجهة، ليتضح أن الوجود الصيني المعزز في منطقة مضيق ملقا أمر لا مفر منه، لتبقى النوايا الاستراتيجية الصينية ومدى استجابة الولايات المتحدة والهند والقوات الإقليمية الأخرى والدول المشاطئة للمضيق، هي التي تحدد ما إذا كان المضيق والمنطقة بأكملها ستكون منطقة سلام وتعاون أم أنها ستتحول إلى منطقة مواجهة وصراع بين الأطراف المتنافسة[1].

على الرغم من مظاهر التنافس في المضيق تحديداً بين أقوى دولتين إلا أن الصين تدرك جيداً أن مصالحها الاقتصادية مع الولايات المتحدة الأمريكية تأتي في بالمرتبة الأولى لهذا تعي خطورة الدخول في صراع مسلح معها، في المقابل تدرك أن إمكانية التقارب مع الطرف الأمريكي يساعد في الحد من تهديد السلم والأمن الصيني في المنطقة خاصة مع ترحيب الطرف الأمريكي بهذا التقارب الذي يرى في الصراع خيار وليس ضرورة باعتباره استراتيجية لمواجهة النهوض الصيني، لهذا يؤكد أنصار النظرية الليبرالية والنيوليبرالية "جوزيف ناي" joseph nye و"جون اكنبري" John Ikenbery أنه بالإمكان إدارة الصعود الصيني وتقبله لأن سياسة الاحتواء في الاستراتيجية الأمريكية الكبرى غير مجدية[2].

يبقى التوسع والاهتمام الصيني بالمضائق البحرية ومضيق ملقا تحديداً من السياسات التي تعتمدها أي دولة في حجم الصين، باعتبارها أكبر الدول التجارية التي تسعى للحفاظ على هذه المكانة من خلال حماية ممراتها البحرية وأصولها الاقتصادية عبر مضيق ملقا.

الفرع الثاني: أثر الأهمية الجيواقتصادية والتجارية لمضيق ملقا على اليابان:

يتطرق هذا العنصر إلى عنوانيين رئيسيين يتناول العنوان الأول بالتحليل تأثير الأهمية الجيواقتصادية والتجارية لمضيق ملقا في الاقتصاد الياباني، بينما يهتم العنوان الثاني بذكر محددات السياسة اليابانية اتجاه مضيق ملقا.

[1] Verma, chinese ambition.

[2] فلاح، الاستراتيجية الأمنية الامريكية، 243.

أولاً: تأثير الأهمية الجيواقتصادية والتجارية لمضيق ملقا على الاقتصاد الياباني:

تعتمد اليابان بشكل كبير على التجارة وواردات موارد الطاقة والغذاء والمواد المعدنية التي تمر عبر المحيط الهندي، لهذا شجعت حرية الملاحة عبر المضائق الموجودة في المنطقة "مضيق ملقا، سوندا ومضيق لومبوك" والتي تعد شريان الحياة البحرية بالمنطقة[1].

يعد مضيق ملقا من الممرات البحرية المهمة لليابان خاصة فيما يتعلق بنقل موارد الطاقة من الشرق الأوسط، لهذا نجد أن المصالح اليابانية في المضيق تستند إلى ثلاث عوامل وهي العوامل الاقتصادية والجغرافية وسلامة الملاحة والأمن البحري، من الناحية الاقتصادية اعتمدت اليابان على مضيق ملقا لأجل استيراد الطاقة والتي وصلت إلى 80% و 60% من المواد الغذائية خاصة مع ارتفاع وثيرة التنمية الاقتصادية في اليابان والطلب المتزايد على الطاقة فحتى عام 2010 كان احتياط اليابان من النفط يصل إلى 44 مليون برميل في اليوم واحتياط الغاز بلغ 738 مليار[3]، وهي أرقام لم تغطي الاحتياجات اليومية للبلاد ما اضطر الشركات اليابانية المنتجة للنفط للانخراط في التنقيب عن النفط في كل من إندونيسيا، بابوا نيو وجاين، قطر، الكويت، المملكة العربية السعودية والكونغو؛ ولأن هذه المواد في الغالب ما تصل اليابان في حالتها الغير معالجة، قامت اليابان بالعديد من السياسات في شكل استثمارات لتحسين الأمن في المضائق البحرية التي تمر عبرها تجارتها البحرية المحملة بمواد الطاقة واعتباراً أن مضيق ملقا من أهم الممرات البحرية للتجارة بين الشرق والغرب، فقد سعت اليابان لجعله من خطوط التجارة البحرية الأكثر نشاطاً وأمناً، ووفقاً لمجموع السجلات الصادرة عن وزارة البحرية الماليزية لعام 2013 فقد مر عبر مضيق ملقا حوالي 70718 سفينة لعام 2007 والتي تحمل ما يقرب 13,8 مليون برميل في اليوم من النفط الخام و73538 سفينة عام 2011 مع زيادة في اجمالي البراميل المحملة في اليوم الواحد والذي وصل إلى 15,2 مليون برميل عام 2011 مقارنة بعام 2007، فمع زيادة الطلب على الطا قة وزيادة أنشطة الصناعات باليابان تتزايد أعداد السفن ومقدار الحمولة من النفط الخام والغاز الطبيعي[2].

لاعتبار أن اليابان تعد ثاني أكبر مستوردي الطاقة في آسيا بعد الصين فقد تزايد اهتمامها بمضيق ملقا، الذي يعد الشريان الرئيسي لوارداتها من المواد الخام وصادراتها من السلع إلى أوروبا حيث

[1] Joshua, importance and security, 37
[2] Zulkifli, others, the importance of the malacca straits, 81-82.

يمر عبر المضيق ما يقرب 41% من وارداتها، و80% من النفط القادم من الخليج العربي، لهذا شاركت اليابان مند وقت بعيد بتمويلات تأمين المضيق بالتعاون مع شركات النفط والناقلات والشركات الخاصة العاملة في القطاع البحري[1].

ومن الامتيازات التي يحققها مضيق ملقا لرحلات السفن اليابانية هو قصر المسافة من الخليج العربي إلى اليابان عبر ملقا والتي تبلغ 600 ميل بحري، والتي تصل إلى حوالي 750 ميل بحري عبر مضيقي لومبوك ومكاسار[2].

لهذا يعد مضيق ملقا من أفضل الطرق البحرية لنقل البضائع من الشرق الأوسط إلى اليابان مقارنة بمضيقي لومبوك ومكاسار، لأنه أقل من حيث تكاليف الشحن والفترة الزمنية المستغرقة للإبحار ففي حال تم الإبحار عبر مضيقي لومبوك وماكاسار فسيكلف ذلك إضافة 30 يناً عن كل كيلومتر واحد و1,2 مليار دولار أمريكي مع زيادة أسبوعين من مدة الإبحار[3].

يعد مضيق ملقا الأنسب لمرور السفن اليابانية حيث يمر ما نسبته 85% إلى 90% من واردات النفط اليابانية وحوالي 33% من وارداتها من الغاز الطبيعي عبره، لهذا قامت اليابان بسلسلة من المفاوضات بشأن التعاون العسكري وصفقات الأسلحة، حيث يرتكز التواجد الياباني في جنوب شرق آسيا بشكل متزايد على صادرات الأسلحة، لتوقع عام 2015 مذكرة بشأن التعاون والتبادلات في مجال الدفاع كما أكدت اليابان في العديد من المناسبات الرسمية على ضرورة تعزيز الشراكة الاستراتيجية التي تقوم عليها البحار خاصة بحر الصين الجنوبي، لتوقع بعدها عام 2021 مع الجانب الإندونيسي اتفاقية دفاعية لبيع الأسلحة بما في ذلك فرقاطات من طراز موغامي[4].

زد على ذلك ما تقوم به اليابان من دور مهم في موازنة القوة الاقتصادية والدبلوماسية والعسكرية للصين في المنطقة لاعتماد اليابان على اقتصاد عالي التطور وقائم على التكنولوجيا المتطورة والقدرة

[1] يونس، أمن الممرات المائية في العالم، 39.

[2] يونس، أمن الممرات المائية في العالم، 40.

[3] Ibid , 82.

[4] Patrick ziegenhain, "close ties but not allies current indonesia-japan relations", japan's role for southeast asia amidst the great power competition: and its implications for the eu-japan partnership, eds. Koki shigenoi (konrad-adenauer-stiftung, vitnam, 2022), 28-29.

على الابتكار العلمي والتكنولوجي ما يجعلها اقتصادياً وصناعياً أكبر منافس للصين، كما تمتلك اليابان قدرات عسكرية بحرية كبيرة مكنتها من السيطرة على الجزر المتنازع عليها في بحر الصين الشرقي[1].

ثانياً: محددات السياسة اليابانية اتجاه مضيق ملقا

تقوم الاستراتيجية الحرة والمفتوحة لليابان في المحيطين الهندي والهادئ FOIP على فتح مجالات التعاون الاستراتيجي بين اليابان ودول جنوب شرق آسيا، وفي ذلك تتجه مصالح اليابان نحو جميع دول الآسيان خاصة مع الطرف الإندونيسي باعتباره أكبر الدول بالمنطقة[2]، لتقوم Foip على مجموعة من المبادئ أهمها تعزيز وارساء سيادة القانون وحرية الملاحة والتجارة الحرة في منطقة مضيق ملقا، تحقيق الازدهار الاقتصادي من خلال الشراكات الاقتصادية والاستثمار، الالتزام بالسلام والاستقرار من خلال بناء القدرات في مجال إنفاذ القانون البحري[3].

لتحسين التجارة البحرية اليابانية عبر مضيق ملقا اعتمدت طوكيو على توقيع العديد من الاتفاقيت التجارية مع دول الآسيان أهمها اتفاقية الشراكة الاقتصادية IJEPA مع إندونيسيا لعام 2008 والتي تهتم بتطوير العلاقات التجارية بين البلدين، وهي الاتفاقية التي من المتوقع أن تسهم في زيادة حجم التجارة في منطقة مضيق ملقا بزيادة من المتوقع أن تصل إلى 25%[4].

تلاها عام 2020 البيان المشترك الصادر عن القمة الثالثة والعشرين لرابطة جنوب شرق آسيا واليابان AOIP حيث تعززت الشراكة من خلال التعاون العملي في مجال التعاون البحري، التواصل وتحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام 2030، وصولاً إلى المجالات الاقتصادية ومختلف المجالات ذات الأولوية للتعاون، والعديد من البرامج والمشاريع الاقتصادية بين اليابان ودول رابطة الآسيان كبرنامج بناء القدرات لتطوير سوق الغاز الطبيعي المسال لعام 2017 للمساهمة في توسيع سوق الغاز الطبيعي المسال في آسيا[5].

---

[1] Amrita jash," china's japan challenge : regional ambition and geopolitics of east asia",east asia strategic review china's rising strategic ambitions in asia,Eds. M.S. prathibha (new delhi :institute for defence studies and analyses, 2018), 24-25.
[2] ziegenhain, close ties but not allies, 31.
[3] Koki shiganoi, "strategic outlook in southeast asia: japan-eu cooperation as an enabler for successful hedging and balancing in southeast asia", japan's role for southeast asia amidst the great power competition:and its implications for the eu-japan partnership, eds. Koki shigenoi (konrad-adenauer-stiftung, Vietnam, 2022), 83.
[4] ziegenhain, close ties but not allies, 32.
[5] Progress report, "on japan's for the asean outlook on the indo-pacific", progress report (2022), 1-7.

كما عملت اليابان على بدل الجهود للعمل كمساهم استباقي في السلام لتحقيق السلام والاستقرار في المنطقة بالتنسيق مع دول المنطقة والولايات المتحدة الأمريكية في ما يعرف بسياسة ألماس الأمن والقائمة على إنشاء مجلس الأمن القومي، اقرار استراتيجية الأمن القومي ووضع المبادئ التوجيهية لبرنامج الدفاع القومي؛ وهي السياسة التي تقوم في الأساس على تحقيق الأمن الاقتصادي، العسكري والدبلوماسي، وقد انعكست هذه السياسة على مضيق ملقا من خلال تعزيز التعاون الأمني والتجاري وتوسيع الاستثمارات مع الدول المشاطئة لمضيق ملقا "سنغافورة، ماليزيا وإندونيسيا" لضمان أمن واستقرار المضيق وخلق فرص العمل وتطوير الاقتصاديات المحلية، مما يساهم في جعل المضيق أكثر تطوراً وأمناً للتجارة والنقل البحري[1].

كما عززت اليابان من تواجدها بمضيق ملقا انطلاقاً من تجديد واقامة العلاقات الثنائية والمتعددة الأطراف مع دول المنطقة، وقد ركزت بشكل كبير على التعاون الاقتصادي الثنائي والمتعدد الأطراف بالإضافة إلى العلاقات الاستراتيجية والدفاعية وبناء القدرات البحرية، ويقوم تعزيز التعاون الدفاعي الأمني لليابان في منطقة مضيق ملقا على أساس موازنة التصعيد الصيني بالدرجة الأولى[2].

كما أطلقت اليابان عام 2016 استراتيجية حرة ومفتوحة بين المحيطين الهندي والهادئ، لتعلن على إثرها اليابان عن 14 منصباً دبلوماسياً في سبع دول من جزر المحيط الهادئ استضافت على إثرها اليابان قادة الجزر لمحاولة كسب الدعم لاستراتيجيتها[3].

ختماً يمكن القول أن المصالح اليابانية في مضيق ملقا تستند إلى ثلاث ركائز أولها الاقتصاد وسلامة الملاحة والأمن البحري، ولأن سلامة الملاحة البحرية اليابانية والتي تبدأ من المحيط الهندي إلى مضيق ملقا لا تتحقق إلا في ظل وجود سياسات هادفة تخدم هذه المصالح وتعبر عن درجة التأثير الجيواقتصادي والتجاري لمضيق ملقا على التوجه الياباني نحو مضيق ملقا.

---

[1] Ministry of foreigne affairs of japan, "japan's security peace and stability of the international community", april 5, 2023, web: https://www.mofa.go.jp/policy/security/index.html , in: 28/07/2023, 17:19h.
[2] Shiganoi, strategic outlook in southeast asia, 81-82.
[3] Wesley morgan, "oceans a part? considering the indo-pacific and the blue pacific", security challenges 16(2020):48-49.

الفرع الثالث: أثر الأهمية الجيواقتصادية والتجارية لمضيق ملقا على توجه السياسة الهندية

يتم التطرق تحت هذا العنوان إلى عنصرين رئيسيين الأول يتم فيه الحديث عن تأثير الأهمية الجيواقتصادية والتجارية لمضيق ملقا على الاقتصاد الهندي، وثاني عنوان يتناول محددات السياسة الهندية اتجاه مضيق ملقا.

أولاً: تأثير الأهمية الجيواقتصادية والتجارية لمضيق ملقا على الاقتصاد الهندي

من القوات الإقليمية المهتمة بالتطورات في مضيق ملقا الهند كقوة ناشئة وبحاجة للمواد الخام واحتياجات الطاقة فهي تعتمد على النفط بما يقرب 33% من احتياجاتها من الطاقة ويتم استيراد ما يقارب 65% من هذه الاحتياجات ويمر أزيد من 50% من تجارتها عبر مضيق ملقا، مما يجعل القضية الأمنية وسياسة مكافحة القرصنة والجرائم البحرية من أولويات حكومة نيودلهي، ولهذا طبقت العديد من السياسات والتدابير والتي تم ذكر أهمها في المبحث السابق، فعدم استقرار المضيق يعني تهديداً محتملاً بعدم الاستقرار في الهند كون جميع خطوط حركة الملاحة البحرية التي تنتقل من الشرق الأوسط وأفريقيا تمر عبر المنطقة الهندية ومضيق ملقا منها إلى آسيا؛ لهذا فقد تعاونت حكومة الهند مع القوات البحرية الإندونيسية والماليزية والسنغافورية لمكافحة الجريمة البحرية بكل أشكالها، فالتواجد البحري الهندي بالقرب من مضيق ملقا يعد هدف بحري استراتيجي للهند والتي تعتبر المياه الممتدة من مضيق هرمز إلى مضيق ملقا جزء من مجالها الحيوي مما يتطلب لعب دور حيوي في أمن خطوط وطرق المواصلات البحرية على طول المحيط الهندي، كما أن الحفاظ على الأمن بالمضيق يمنع الزيادات الهائلة في أسعار الشحن العالمي، وإدراكاً منها بحجم التطورات المتعددة الأطراف في الجغرافيا السياسية للمنطقة تحاول نيودلهي استغلال الوضع من أجل التقدم إلى موقع القوة العالمية، من خلال توسيع أهدافها الاقتصادية والأمنية إلى الأهداف الاستراتيجية بتحسين قدراتها البحرية مع القوى الإقليمية والغير إقليمية ولأنها على غرار الصين تيقنت أنه من سيكون قادراً على التحكم في حركة النقل البحري عبر مضيق ملقا سيكون قادراً على التحكم في تطور أو تنظيم أو احتواء أي قوة آسيوية ناشئة[1].

[1] Salerno, china's energetic obsession, 45-47.

يعد الموقع الجغرافي المميز والفريد للهند على طول ممرات الشحن الدولية الرئيسية حيث يضع معظم نقاط الاختناق على مسافة متساوية تقريباً من الهند، مما يسهل التنقل ووصول قواتها إلى جميع أنحاء المنطقة ويمنحها فرصة جيدة للتأثير على الفضاء البحري وتعزيز حماية مصالحها البحرية الوطنية[1]، فهي بذلك تحاد أجزاء واسعة من منطقة الحافة سواء عن طريق البر مباشرة أو عبر البحر من خلال المحيط الهندي وبحر العرب[2].

لكون الهند دولة جزرية مقيدة بحواجز جيوفيزيائية باتجاه الأرض في الشمال فهي بحاجة إلى تطوير ممراتها الاقتصادية والبنية التحتية للنقل البحري، حيث تشير بعض التقارير إلى أنه بحلول عام 2050 ستكون الهند من أكبر الاقتصاديات من حيث تعادل القدرة الشرائية، ولذلك يجب تطوير البنية التحتية للموانئ وتحسين الاتصال فيما بينها[3]، لهذا تعد حماية أصول الطاقة الهندية خارج أراضيها أحد السيناريوهات التي تقوم عليها العقيدة البحرية الهندية.[4]

ثانياً: محددات السياسة الهندية اتجاه مضيق ملقا:

أطلقت الهند عام 1992 سياستها "أنظر إلى الشرق" لزيادة توسعها في منطقة جنوب شرق آسيا لما تزخر به المنطقة من موارد طبيعية وسوق ضخمة، وهي السياسة التي زادت من توثيق العلاقات بين الهند ودول المنطقة، وبهذا تكون الهند قد أعطت أكثر اهتمام للطريق البحري كحلقة وصل للحصول على الاستثمار والوصول إلى موارد الطاقة من إندونيسيا وفيتنام وميانمار لأجل تطوير قطاع خدمات تكنولوجيا المعلومات وتقليل الاعتماد على التصنيع[5].

لهذا يشكل مضيق ملقا الرابط الرئيسي ما بين الهند وتنفيذ سياساتها في منطقة جنوب شرق آسيا وتحقيق نفوذ أكبر في منطقة المضيق من خلال توسيع تجارتها في منطقة جنوب شرق آسيا وتوقيع الاتفاقيات التجارية المشتركة.

[1] Gurpreet s khurana, "India's maritime strategy: context and subtext, maritime affairs: journal of the national maritime (2017): 06.

[2] يونس مؤيد يونس، آسيا والالتزام الاستراتيجي الامريكي، 203.

[3] Gurpreet s khurana, "india as a challenge to china's belt and road initiative", asia policy 2 (2019): 27.

[4] Khurana, security of maritime, 14.

[5] zulkifi, china usa and india, 431.

تقوم سياسة الهند اتجاه الشرق على جانبي الاقتصاد والجغرافيا كعاملين استراتيجيين للتقرب من دول منطقة جنوب شرق آسيا وتحقيق التعاون الدفاعي مع أكثر من دولة موثوقة بالنسبة لها في المنطقة وهي اليابان، وفي سبيل تحقيق ذلك أقامت الحكومة الهندية مراكز للمراقبة في قواعدها البحرية بجزيرتي أندمان ونيكوبار لمراقبة التواجد الصيني بالقرب من المياه الهندية ومضيق ملقا، لأجل تعزيز موقعها البحري والسيطرة على حركة الملاحة البحرية من الهند إلى بحر الصين الجنوبي حيث تقدر المسافة بين هذه القواعد ومضيق ملقا بـ 90 ميل بحري[1].

قدمت الهند استراتيجيتها البحرية لعام 2004 المتعلقة بالسياسات الأمنية، ليكون بعد ذلك في عام 2007 اعتماد مبدأ حرية البحار ضمن الاستراتيجية البحرية العسكرية للهند، ولأن مصالحها الأمنية مرتبطة بالأحداث في المحيط الهندي تعتبر الخطوط البحرية هناك ذات أهمية حيوية للهند والدول الساحلية وحتى أصحاب المصالح في هذه المياه تمثل المياه الإقليمية للدول الثلاثة المشاطئة لمضيق ملقا (ماليزيا، إندونيسيا وسنغافورة) معظم مياه الممر المائي، لهذا تشكل الرهانات البحرية للسواحل بدءاً من الاتصالات إلى استغلال الموارد الطبيعية والأمن الداخلي ومصالحهم رهاناً مرتبطا بالممر البحري خاصة مع تزايد حركة المرور التجارية والعسكرية العابرة لمضيق ملقا، والأهمية الاستراتيجية للممر المائي[2].

لقد كان تركيز الهند منصباً على حدودها البحرية مع الصين وباكستان ليتحول اهتمام الهند أكثر نحو مضيق ملقا، لتؤكد في عقيدتها البحرية لعام 2004 على ضرورة تعزيز التواجد العسكري ومراقبة الممرات البحرية في المحيط الهندي، وجعل الدول المجاورة لها أكثر استعدادًا للتعاون، لهذا عملت الهند على الظهور كطرف حيوي في المنطقة من خلال الانخراط في المبادرات الأمنية الجماعية في مضيق ملقا، حتى يكون لها نفوذ في مدخل المضيق الذي تعده جزء من بحر أندمان وامتداداً لنفوذها الواصل إلى بحر الصين الجنوبي وتايوان في محاولة لموازنة النفوذ الصيني الذي امتد إلى مجالها الحيوي بالمحيط الهندي[3].

[1] Ibid, 433.
[2] Khurana, maritime forces in pursuit, 20-21

[3] يونس، أمن الممرات المائية في العالم، 41–42.

من السياسات الأخرى التي اعتمدتها الهند ما جاءت به عام 2015، والتي تشير فيها إلى التوسع الكبير في الاستراتيجية البحرية الهندية مع زيادة الاهتمام بالجانب البحري والتوجه غرباً وشرقاً، وقد عبر استخدام مفهوم "مزود الأمن الصافي" ضمن الاستراتيجية الجديدة إلى الإقرار الرسمي بالدور النشط الذي تسعى الهند إلى تحقيقه في سبيل تحقيق الأمن والاستقرار الإقليمي، كما تشير الاستراتيجية إلى تركيز الوعي الهندي بالمجال البحري والعمليات التي تتمحور في خطوط الاتصالات البحرية من خلال الحد من نطاق النزاعات، الاستثمار في الأنشطة الاقتصادية البحرية، الاستخدام المشروع للبحار والتعاون في مجال الأمن البحري[1].

تسعى الحكومة الهندية من خلال "سياستها نحو الشرق" لموازنة فراغ الجانب الأمني في شمال مضيق ملقا ومحاصرة التوسع الصيني، لهذا قامت الصين بالبحث عن بديل لمضيق ملقا من خلال الشراكة التي قامت بها مع تايلاند، وقد تم الإشارة إلى المشاريع التي تخطط الصين لتنفيذها كطرق بديلة لتواجد أكبر بالطريق البحري عبر مضيق ملقا في العنصر المتعلق بسياسات الصين اتجاه المضيق، وفي مقابل تنفيذ سياستها تدعم الهند السياسة الأمريكية بالمنطقة وهي السياسة التي سيتم التعرف عليها في العنصر الموالي.

من جانب آخر ولأجل ضمان توازن ثابت في مضيق ملقا تسعى نيودلهي إلى جانب سياستها نحو الشرق إلى اعتماد سياسات متعددة أولها: تقوية دفاعاتها في المحيط الهندي من خلال الحصول على امتياز الوصول إلى القواعد العسكرية في إندونيسيا، موري تيوس، سيشيل، مدغشقر، عمان وإيران؛ وقد منحت إندونيسيا الهند امتياز الوصول العسكري والاقتصادي إلى جزيرة سابانج الاستراتيجية في الطرف الشمالي لسومطرة بالقرب من مضيق ملقا، ثانيا: من خلال إجراء مناورات بحرية مشتركة في بحر الصين الشرقي وبحر جنوب الصين، ثالثا: توقيع اتفاقيات التبادل اللوجستي مع الولايات المتحدة الأمريكية سنغافورة، فرنسا للوصول إلى القواعد العسكرية في المحيطين الهندي والهادئ؛ بالإضافة إلى إطلاق برنامج بحري، رابعا: زيادة المساعدات المقدمة للدول المشاطئة للمضيق وهي محاولة هندية لوضع نفسها

[1] Khurana, india's maritime strategy, 03.

في مركز العلاقات الإقليمية مع اليابان والولايات المتحدة، فيتنام، أستراليا وإندونيسيا كجزء من الهيكل الإقليمي الأمني[1].

كما تقوم الهند بتعزيز وجودها في بحر اندمان الذي يفتح لها الطريق إلى مضيق ملقا منه إلى منطقة جنوب شرق آسيا، وهو الاهتمام الذي يندرج في إطار سياسة الهند البحرية نحو الشرق والتي تضم دول رابطة أمم جنوب شرق آسيا ومنه إلى دول الحافة كاليابان وكوريا الجنوبية[2].

انطلاقاً من التخوف الهندي على مصالحها الاقتصادية بمنطقة مضيق ملقا ترى في مبادرة طريق الحرير البحري أنها وسيلة لتوسيع نفود بكين الاستراتيجي، وما يزيد من قلق الهند هو تعزيز الصين لشراكتها مع المؤسسات الإقليمية والتي تمارس عليها الكثير من الضغط.

كما ترى الهند في المبادرة أنها محاولة صينية لتطويق حريتها في المنطقة لأن العديد من أجزاء طريق الحرير البري تمر عبر الأراضي المتنازع عليها في منطقة كشمير ما يزيد من تخوف الهند بالمساس بسيادتها وسلامتها الإقليمية[3]، لهذا تسعى الحكومة الهندية لتنفيذ سياساتها التي تضمن لها توسع أكثر بمنطقة مضيق ملقا.

المطلب الثاني: تأثير الأهمية الجيواقتصادية والتجارية لمضيق ملقا في السياسات الدولية

تحتل منطقة جنوب شرق آسيا أهمية مركزية في فكر صناع القرار لما للممرات الاستراتيجية بالمنطقة عوامل بيئية وخصائص طبيعية مختلفة من حيث الحجم والموقع والعمق في مقدمتها مضيق ملقا الذي يحتل أهمية جيواقتصادية وتجارية كبيرة في المنطقة والعالم، إذ لطالما مثل مضيق ملقا نقطة اختناق جيوسياسية بالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية على الرغم من كونها لا تعتمد عليه بشكل مباشر في نقل إمداداتها الطاقوية والحصول على احتياجاتها النفطية[4].

---

[1] Mohan malik, "china and india' s naval exercises geopolitical shifts in the in indian and pacific oceans", the indo-pacific and regional dynamics at the new geopolitical center of twenty-first century, eds. Brendon jay kanon and ash rossiter, (rising powers quarterly 3: rising powers in global governance, 2018): 74.
[2] Bin mahd rusli, a priceless maritime heritage, 04.
[3] Gal, the quadrilateral security, 31 .
[4] Salerno, china's energetic obsession, 31.

اعتباراً لذلك تعرف إدارة معلومات الطاقة الأمريكية المضائق البحرية بنقاط خنق النفط البحري وهي الطرق البحرية الضيقة على طول خطوط الاتصالات البحرية العالمية والمناطق المحيطة بها، وهي المتحكمة في استيراد وتصدير النفط[1].

فمع زيادة الترابط العالمي والتحول في المناطق الاقتصادية للتكامل أكثر فأكثر أصبح التحكم في نقاط الاختناق الرئيسية أمر في غاية الأهمية، لهذا ركزت استراتيجية آسيا الأمريكية للقرن الحادي والعشرين على تطوير العلاقات مع دول شرق وجنوب شرق آسيا لاحتواء التوسع الصيني، وفي سبيل ذلك فقد طورت ونفدت الاستراتيجية الأمريكية العديد من السياسات لإبطاء وثيرة التقدم الصينية، والذي قابله رفض الصين لأي من برامج التعاون في المنطقة التي تقودها الولايات المتحدة، ولأن مضيق ملقا يعد من أهم نقاط الاختناق فإن واشنطن ولأجل زيادة السيطرة أو على الأقل الحفاظ على تواجدها في المياه القريبة من مضيق ملقا فقد سطرت العديد من السياسات والتي نفذت في مجموع مبادرات والتي سيتم التطرق إلي أهمها في العنواين الموالية[2].

الفرع الأول: أثر الأهمية الجيواقتصادية والتجارية لمضيق ملقا في سياسة الولايات المتحدة الأمريكية

يتفرع تحت هذا العنوان عنوانيين الأول يتناول المصالح الاقتصادية والتجارية للولايات المتحدة الأمريكية بمنطقة مضيق ملقا، والثاني يتطرق إلى سياسات الأمن البحري الأمريكي بمنطقة مضيق ملقا والذي نتناول من خلاله بالدراسة والتحليل الاستراتيجية العسكرية الأمريكية بمنطقة مضيق ملقا، وسياسة الاحتواء والتطويق التي اعتمدتها الولايات المتحدة الأمريكية للتحكم والسيطرة في منطقة المضيق.

أولاً: المصالح الاقتصادية والتجارية الأمريكية بمنطقة مضيق ملقا

بالرغم من أن حجم التجارة البحرية الأمريكية التي تمر عبر مضيق ملقا قليلة مقارنة بدول أخرى كالصين مثلاً إلا أن الولايات المتحدة تهتم بهذا الممر كون تجارة حلفائها بالمنطقة (اليابان، كوريا الجنوبية، الفلبين، استراليا) تمر عبر مياه المضيق؛ ليتطرق وزير الخارجية الأمريكية السابق وليام بيرنز

[1] Yijia xiao, others, "oil flow analysis in the maritime silk road region using ais data", international journal of geo-information 9 (2020): 2.
[2] salerno, china's energetic obsession,31-32.

عن أهمية المحيط الهادئ بالنسبة للمصالح الأمريكية في العقود المقبلة لأنه حوالي 90% من حجم التجارة العالمية تتمركز بالمحيطين الهادئ والهندي، حيث يمر نصف عدد الحاويات في العالم عبر المحيط الهندي وحوالي 70% من المنتجات النفطية تبحر عبر الطريق البحري بين الخليج العربي إلى المحيط الهادئ مروراً بمضيق ملقا؛ كما أن المحيط يزخر بالعديد من المعادن ووفرة الثروة السمكية وموطن تمركز العديد من الاقتصاديات الناشئة ما جعل الولايات المتحدة الأمريكية توسع سلطتها ونفوذها بالمنطقة بإقامة العديد من التحالفات العسكرية والاقتصادية مع الدول المطلة عليه والممتدة من استراليا إلى اليابان ومنطقة المحيط الهندي[1].

كما أن للولايات المتحدة الأمريكية مصلحة استراتيجية في الإبقاء على الثقة ما بين دول منطقة جنوب شرق آسيا، لأن الاستقرار في العلاقات ما بين هذه الدول يساعد في الحفاظ على حرية الملاحة العالمية والتدفق التجاري بين المحيطين الهندي والهادي[2].

تستند الولايات المتحدة الأمريكية لأجل تحقيق مصاحها بمنطقة المحيط الهادئ والعبور السلس لسفنها وناقلات النفط عبر مياه مضيق ملقا إلى عدم وجود قوة مهيمنة منافسة لها بالمنطقة، ولهذا فقد وظفت الامكانيات لتحقيق هذه الغاية بطرق مختلفة؛ فبالنظر إلى المسافة الشاسعة بين الولايات المتحدة الأمريكية وساحل غرب المحيط الهادئ فإن قدرة واشنطن على إظهار القوة والنفوذ تستند بالضرورة إلى القدرات البحرية الاستكشافية والبنية التحتية العسكرية المنتشرة في جميع أنحاء العالم ومدى دعم حلفائها لها في المنطقة، لهذا تنظر الولايات المتحدة الأمريكية في ما مدى بقاء تلك المواقع التي تعتمد عليها متاحة في حال أي مواجهة عسكرية مع الصين[3]، وفي سبيل تحقيق أهدافها اعتمدت على وضع العديد من السياسات البحرية الموجهة تحديداً لتنفيذها بمنطقة مضيق ملقا.

[1] يونس، أمن الممرات المائية في العالم، 50.

[2] فلاح، الاستراتيجية الأمنية الامريكية الجديدة، 39.

[3] Blake herzinger and elee wakim, "the assumption of access in the western pacific", cimsec, june 2, 2020 , https://cimsec.org/the-assumption-of-access-in-the-western-pacific/, in: 01/07/2023, 23:23h.

ثانياً: سياسات الأمن البحري الأمريكي في مضيق ملقا

1-الاستراتيجية العسكرية الأمريكية بمنطقة مضيق ملقا:

تعد الممرات البحرية في منطقة جنوب شرق آسيا بمثابة شريان عسكري حيوي للأسطول البحري الأمريكي، لهذا أنشأت الولايات المتحدة شبكة من الروابط الأمنية في جميع أنحاء المنطقة لمراقبة مرور تجارتها، كما أنها تستخدم كافة الوسائل لتجنب تعرض مصالحها لأي تهديد مباشر بما في ذلك التدخل العسكري المباشر، لأجل ذلك عملت على مواجهة أي نوع من التحالفات يكون موجه ضد مصالحها الاستراتيجية في منطقة مضيق ملقا[1].

يرجع اهتمام الولايات المتحدة الأمريكية بجيوسياسية منطقة جنوب شرق آسيا والمحيط الهادئ إلى وثيقة الدفاع الأمريكية لعام 2012، أين أكد الرئيس باراك أوباما على عزم بلاده على إعادة التوازن اتجاه منطقة آسيا والمحيط الهادئ من خلال إقامة نظام تحالف استراتيجي ومنطقة للتبادل الحر مع دول المنطقة للحد من القوة الصينية في مجالها الجيوسياسي المباشر[2].

في ظل التراجع الذي عرفته الولايات المتحدة مع بداية القرن الحادي والعشرين في منطقة آسيا-الباسيفيك حسب رأي المختصين بالشأن الأمريكي خاصة مع الصعود الصيني، عملت بعدها الولايات المتحدة الأمريكية على تنويع سياساتها واستراتيجياتها لاستعادة مكانتها بالمنطقة؛ فكانت استراتيجية اعادة التوازن أبرز الاستجابات لإعادة الهيمنة الأمريكية وتعزيز النفوذ والتأثير الجيوبولتيكي في آسيا، أما عن مسببات تراجع الدور الأمريكي بالمنطقة فنجد منها ارتفاع تكاليف اقامة القواعد العسكرية على أراضي حلفائها، بالإضافة إلى عدم التزام واشنطن بوعودها الأمنية اتجاه حلفائها الآسيويين ما قاد بعض الحلفاء للتوجه إلى تعزيز العلاقات مع بكين في مقابل التخلي عن علاقاتها مع الولايات المتحدة الأمريكية[3].

لتصدر وزارة الدفاع الأمريكية مع بداية عام 2012 توجهها الاستراتيجي الجديد للحفاظ على القيادة العالمية بتحويل تركيزها إلى آسيا- الباسيفيك، من خلال إظهار قوتها بالمنطقة وضمان تواجد مستقر لها بنشر قوات جديدة في كل من أستراليا، سنغافورة والفلبين حيث وقعت الولايات المتحدة مع

---

[1] كلاع، النزاع الأمريكي- الصيني،6-7.

[2] عبد العزيز جراد، الجيوسياسية مفاهيم، معالم ورهانات (الجزائر، منشورات الشهاب، 2018)، 164.

[3] فلاح، الاستراتيجية الأمنية الامريكية،81-82.

سنغافورة وثيقة تسمح بنشر سفنها القتالية على السواحل السنغافورية، كما تم صياغة مقترحات لاتفاقية دفاعية جديدة لتناوب الطائرات الشبح والمقاتلين الأمريكيين في الفلبين وإجراء المناورات المشتركة، ولزيادة تعزيز التواجد الأمريكي بالمنطقة وتحديداً على مداخل ومخارج مضيق ملقا تم التوقيع على اتفاق مع الفلبين عام 2014 يسمح فيه لقوات البحرية الأمريكية بقواعد أكبر في جميع أنحاء الفلبين، كما تم إعادة تموقع الغواصات الهجومية الرابعة في قاعدة غوام، ليتم نشر ما يقارب 2,500 من القوات البحرية بقاعدة داروين الأسترالية مند بداية الإعلان عن الاستراتيجية[1].

لتقوم السياسة العسكرية الأمريكية الجديدة للأمن البحري في منطقة آسيا والمحيط الهادئ لعام 2015 على ثلاث أهداف رئيسية هي حماية حرية الملاحة في البحار، ردع الصراع والإكراه وتعزيز التقيد بالقانون والمعايير الدولية، وهي الاستراتيجية الداعمة لاستراتيجية إعادة التوازن التي أعلنتها عام 2012 حيث كان من المتوقع نشر 60% من قواتها البحرية والجوية بالمنطقة لعام 2020؛ كما تركز الولايات المتحدة على اظهار قوتها البحرية والتي تمكنها من السيطرة على أي دولة في المنطقة واختراق مجالها الجوي وتحييد قواتها البحرية بما في ذلك الصين الشعبية[2].

كما طرح قانون مبادرة إعادة ضمان آسيا ARIA في أفريل 2018 والذي تسعى من خلاله الولايات المتحدة إلى تطوير رؤية استراتيجية طويلة المدى ومتعددة الأوجه والمبادئ وهو المشروع الذي ورد ذكره في منطقة المحيطين الهادئ والهندي، ومنطقة آسيا– المحيط الهادئ لتكون نفس المصطلحات تم تداولها في استراتيجيات الأمن القومي الأمريكي اتجاه آسيا، حيث تم ذكر الأولى عشر مرات باعتبارها نقطة استراتيجية لتعزيز التعاون مع دول المنطقة ضد توسع المنافس الاستراتيجي "الصين" وهو المصطلح الذي يصور البناء الجغرافي الاقتصادي الاستراتيجي الجديد[3]، والممتد من غرب المحيط الهادئ إلى غرب المحيط الهندي على طول الساحل الشرقي لإفريقيا[4]، والثانية تم ذكرها في إشارات عابرة لآلية التعاون الاقتصادي لآسيا المحيط الهادي، ليتم بعدها وفي نفس القانون تحديد إنفاق ما قدره 1,5 مليار دولار لتعزيز التواجد العسكري الأمريكي في الفترة ما بين 2019 و2030 كما أن الولايات المتحدة وعلى لسان

[1] فلاح، الاستراتيجية الأمنية الأمريكية، 155–166.

[2] حطاب، المنافسة الاستراتيجية، 254–255.

[3] Scott, the indo- pacific in the us, 29.

[4] Abhijit singh, "mapping the maritime axis, geopolitics of the indo- pacific, edt. Pradeep kaushiva, abhijit singh (new delhi : knowledge world, 2014), 21.

مايك بوم عام 2018 صرح أن بلاده مستعدة لدفع 300 مليون دولار كتمويل جديد لتعزيز التعاون الأمني البحري في جميع أنحاء المنطقة[1].

لتعتمد الولايات المتحدة الأمريكية سياسة قائمة على بناء الجزر البحرية لأجل ضمان هيمنتها على المنطقة والتأثير على الدول التي يرتبط اقتصادها بالتجارة البحرية، تمارس من خلالها أمريكا مهمة الإشراف والمراقبة العسكرية وهي القواعد والجزر المنتشرة على شكل هلال تمتد من جزيرة أوكناوا في شمال غرب المحيط الهادئ (اليابان) إلى تايوان والفلبين جنوب غرب المحيط حتى سنغافورة؛ ولهذا تتمتع أمريكيا بتسهيلات عسكرية واسعة في العديد من الموانئ والمطارات للدول المشرفة أو المشاطئة للمحيطين الهندي والهادئ كالحرية التي تتمتع بها سفن البحرية الأمريكية في سنغافورة وحق الدخول إلى موانئها[2].

كما تعتمد الولايات المتحدة الأمريكية على القوة البحرية لحماية مصالحها والحفاظ عليها في المنطقة لتأكيد تواجدها وضمان حرية وأمن الملاحة الدولية عبر مضيق ملقا، فقد وضعت في سبيل ذلك استراتيجية اعادة التوازن من المحيط الأطلسي إلى المحيط الهادئ ترتكز فيها على جزيرة غوامالتي وتمتد من جزيرة بونين اليابانية عبر جزر ماريانا إلى غوام لتعزيز تواجدها العسكري والمجهزة بحاملات الطائرات الطويلة التي تعمل بالطاقة النووية وقاذفات القنابل الاستراتيجية الثقيلة من طراز B-52، كما تعد موقع للتدريبات واسعة النطاق، والمناورات الجوية والتي تجري بين القوات الجوية الأمريكية واليابانية، كما استضافت القاعدة تدريبات مالابار الثلاثية بين الولايات المتحدة، الهند واليابان لعام 2018، ولأهمية القواعد القواعد العسكرية الأمريكية في استراتيجية توازن القوى البحرية في المحيط الهندي اطلق عليها تسمية عقد الجمان[3].

استكمالاً لتواجدها العسكري تضيف الولايات المتحدة ما يسمى بسلسلة الجزر الأولى من اليابان وسلسلة جزر ريكو عبر تايوان إلى الفلبين والمجهزة بالطائرات الأمريكية سترايك جروب فايف، مع عمليات الانتشار العسكري في بحر الصين الجنوبي حيث تم إعادة إنشاء مرافق القواعد الأمريكية في بالاوان الفليبينية ومرافق للرسو في دان انغ في الفيتنام، والشراكة بين القوات الأمريكية والإندونيسية باعتبار إندونيسيا نقطة ارتكاز جغرافية ودبلوماسية لمنطقة مضيق ملقا؛ ومزيداً من الاسقاط في المدخل

---

[1] Scott, the indo- pacific in the us, 31.

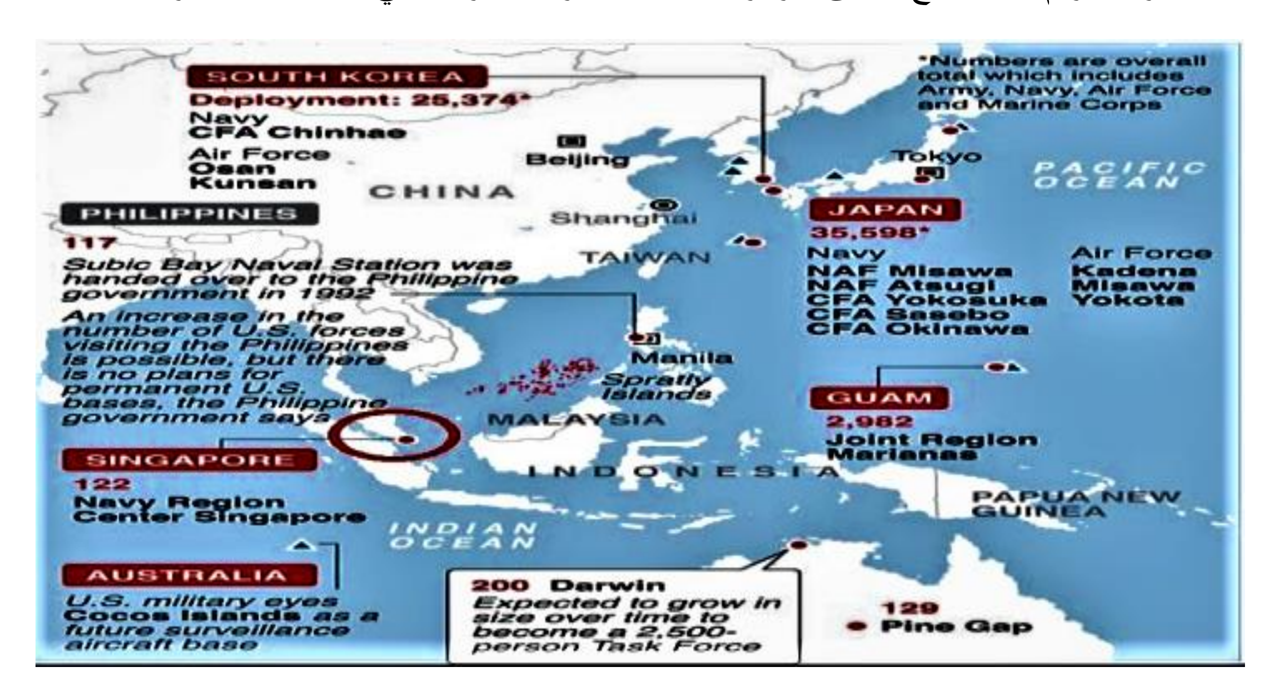
[2] ناصر علي، مضيق هرمز والصراع، 114-118.

[3] يونس مؤيد يونس، آسيا والالتزام الاستراتيجي الامريكي، 204.

الشرقي لمضيق ملقا تأتي باتفاقية الإطار الاستراتيجي بين الولايات المتحدة وسنغافورة بموجب اتفاقية الدفاع المعزز لعام 2015 التي تتيح مرافق رسو حاملة الطائرات الخاصة ونشر السفن الحربية القتالية الساحلية والانتشار المنتظم في سينجابور، وهي الشراكات التي تعززت مع اجتماع حوار سياسة الأمن الاستراتيجي بين البلدين عام 2018 من أجل التعاون الدفاعي المتبادل الذي ركز على الأمن البحري في المنطقة لأجل دعم أهدافها وغاياتها المشتركة في المضيق وجعله منطقة حرة ومفتوحة، ومن سياساتها الداعمة لهذا التوجه عضويتها في العديد من المنظمات الإقليمية "قمة شرق آسيا EAS، منتدى الآسيانARF اجتماع وزراء دفاع الآسيان ADMM، هيئة مصايد الأسماك في آسيا والمحيط الهادئ APFC بالإضافة إلى عضويتها في العديد من هيئات المحيط الهادئ "آلية التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئAPEC وندوة غرب المحيط الهادئ البحرية WPNS"[1].

انطلاقاً من هذه السياسات والانتشار العسكري تسعى الولايات المتحدة الأمريكية لتعزيز تواجدها على مخرجي المضيق لنجد شرقاً اليابان، الفلبين، مضيق ملقا وبحر الصين الجنوبي وغرباً الهند والخريطة الموالية توضح التعزيز الأمريكي لقواتها وقواعدها العسكرية المنتشرة في المنطقة.

خريطة رقم21: توضح مناطق تمركز القواعد العسكرية الأمريكية في منطقة جنوب شرق آسيا.



Source: zulkifi, china's usa and india,

[1] scott, the indo- pacific in the us, 23-24.

استناداً للخريطة نجد أن الولايات المتحدة الأمريكية تمتلك قاعدة عسكرية في سنغافورة والتي يشار إليها بالدائرة الحمراء وهي القاعدة الأقرب إلى مضيق ملقا يمكن للولايات المتحدة من خلالها التواجد بالمضيق والقيام بعمليات المراقبة والتجسس، كما تمتلك قواعد عسكرية في العديد من الدول القريبة جغرافيا لمضيق ملقا كتايلاند، الفلبين، اليابان وإندونيسيا يمكن من خلالها الإحاطة بالمضيق ومحاصرته ومنع أي قوة من السيطرة عليه أو التحكم بمداخله ومخارجه أو حتى إغلاقه.

يشير التواجد العسكري الأمريكي في منطقة مضيق ملقا إلى أهم مبادئ العقيدة العسكرية الأمريكية القائمة على حماية المصالح وتفعيل عمليات التعاون الأمني من خلال علاقاتها العسكرية مع كل دول المنطقة تقريباً، بالإضافة إلى شبكات الاستثمار في الموانئ والمطارات التي تملك القدرات الاستكشافية للعمليات الأمريكية واللوجستية في منطقة مضيق ملقا.

هي المكانة التي تسعى واشنطن للحفاظ عليها في ظل تنامي القوة العسكرية والاقتصادية للقوى الإقليمية على رأسها الصين خاصة في ظل قربها الجغرافي الذي تتمتع به الأخيرة في المنطقة لأنه أي مواجهة بين الطرفين ستعرض للخطر منظومة السلم والأمن البحري في المضيق للخطر.

ما ساعد الولايات المتحدة على تعزيز تواجدها بمضيق ملقا دعم شركائها الاستراتيجيين والتي تعد سنغافورة كأحد الدول المشاطئة الشريك الأول للولايات المتحدة الأمريكية في منطقة جنوب شرق آسيا لهذا تستضيف سنغافورة قيادة البحرية الأمريكية المسؤولة عن تنظيم العمليات اللوجستية في الأسطول السابع، وكانت بداية التواجد العسكري الأمريكي في سنغافورة عام 1993 بميناء سيمباوانج، ليتم فيما بعد توسيع القاعدة البحرية الأمريكية لاستيعاب أكبر لحاملات الطائرات التي تعمل بالطاقة النووية، لكن على الرغم من هذه الشراكة بين سنغافورة والولايات المتحدة الأمريكية إلا أن رئيس الوزراء السنغافوري أكد على اعتماد بلاده الكلي على الاقتصاد الصيني؛ وبهذا فسنغافورة ترسم مسار متوازن بين القوتين العظمتين المتنافستين في المنطقة في حال اندلاع حرب بين الولايات المتحدة الأمريكية والصين سيكون على سنغافورة تبني موقف الحياد، ومن المحتمل أيضاً أن يطلب من الولايات المتحدة الأمريكية الانتقال إلى شريك يكون أقرب من أحد أهم نقاط الاختناق بالمنطقة "مضيق ملقا"، لهذا تسعى الولايات المتحدة لشراء

1625 صاروخاً طويل المدى ما بين 2020 و2025 وهي تشمل الصواريخ طويلة المدى المضادة للسفن (lrasm) و (sm-6) و(mst)[1].

غالبا ما يتحدث الاستراتيجيون العسكريون عن نقاط الاختناق الرئيسية على أن لها قيمة وأهمية جيوسياسية كبيرة تعمل كمراكز للاستراتيجية البحرية حيث تعد السيطرة عليها أمراً حيوياً للتفوق في الصراع البحري.

في ذات السياق وعلى خطى سنغافورة أكدت استراليا من جهتها على التزامها بالعمل المشترك مع الولايات المتحدة بوضع القواعد العسكرية، حيث سمحت لواشنطن بنشر سفينة حربية أسترالية حاملة لطائرات أمريكية بغرب المحيط الهادئ[2].

لتولي باعتبار ما تم ذكره الاستراتيجية الأمريكية أهمية خاصة بإقليم آسيا المحيط الهادئ وهي الأهمية النابعة من كون الإقليم ذو مكانة جيواستراتجية باعتباره منطقة التقاء القوى الدولية، ولهذا اعتمدت الاستراتيجية الأمريكية على تطوير المجال الحيوي الأمريكي استناداً إلى فكرة أنه من يسيطر على نقاط الاختناق الرئيسية بجنوب شرق آسيا يسيطر على إقليم آسيا المحيط الهادئ ويسيطر على آسيا كاملة ومعها استراليا ونيوزلندا[3]، ولاعتبار أن مضيق ملقا هو أهم مضيق بحري بالمنطقة فالتحكم والسيطرة عليه تعني السيطرة على المنطقة بأكملها.

2- سياسة الاحتواء والتطويق الأمريكية للتحكم والسيطرة في منطقة مضيق ملقا

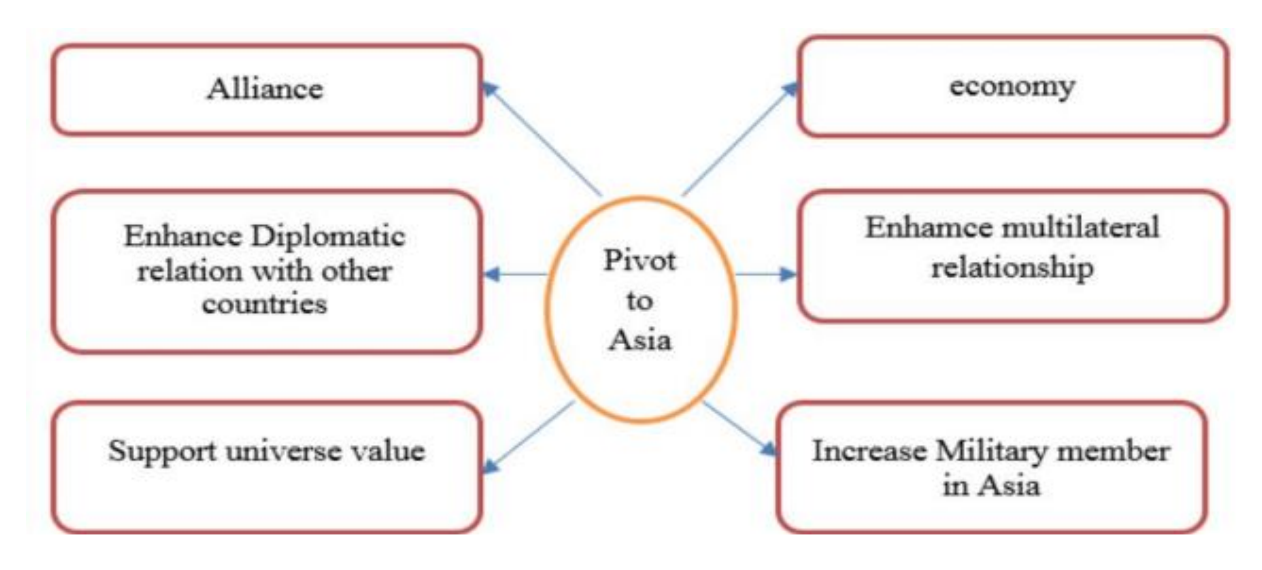
تعد القوة الصينية من الأسباب الرئيسية للتواجد العسكري الأمريكي والاهتمام بمنطقة مضيق ملقا لأجل موازنة النفوذ الصيني، لأن زيادة التفوق الصيني في المنطقة سيؤدي إلى عدم الاستقرار، كما أن الدعم الياباني للتواجد الأمريكي بمنطقة جنوب شرق آسيا يساعد في عملية الردع ضد الصين؛ بالإضافة إلى أن منطقة جنوب شرق آسيا تعد بمثابة السوق الضخم للولايات المتحدة الأمريكية من خلال إنشاء شراكة لتعزيز السوق الحرة، والتي شاركت فيه تسعة دول لتلبية مختلف الاحتياجات، لهذا تحاول الولايات المتحدة الأمريكية مواجهة القوة العسكرية الصينية في المنطقة وتحديداً بالمضيق بسياسة "محور آسيا" لعام 2011، أين تم التركيز على الجانب العسكري لجعل المضيق من المناطق الأكثر استراتيجية بدعم

[1] Herzinger, the assumption of access.
[2] singh, mapping the maritime, 26.

[3] يونس مؤيد يونس، آسيا والالتزام الاستراتيجي الامريكي، 199.

إقليمي من حلفائها في المنطقة "اليابان وسنغافورة" وهي السياسة القائمة على ستة ركائز أساسية منها الأمنية الاقتصادية والدبلوماسية من خلالها أقامت العلاقات الدبلوماسية وعززت من تواجدها العسكري مع العديد من الدول منها اليابان، الفلبين، سنغافورة والهند كما تسعى لإقامة تعاون اقتصادي ثنائي أو متعدد مع بلدان المنطقة[1]، والخريطة الموالية توضح الركائز الستة التي تقوم عليها سياسة محور آسيا.

الخريطة رقم 22: شكل يوضح الركائز الستة التي تقوم عليها سياسة محور آسيا الأمريكية.



Source: Zulkifi, china's usa and india, 429.

نجد أنه في نظرية انتقال القوة ونظرية توازن التهديد لميرشايمر (الواقعية الهجومية) التي تتعامل مع التحولات الأساسية في القوة العالمية وانتقال القوة، أين تعرف القوة الراسخة استقرار ولكنها تواجه تحدياً من منافس صاعد جديد تليها فترة من عدم الاستقرار يكون خطر الحرب في ذروته مع استمرار القوة المهيمنة وشعورها بالتهديد في محاولة للقضاء على منافسها بينما لا تزال تتمتع بالقوة؛ فمن بين المنافسين تتمتع الصين بإمكانية أكبر للتنافس مع الولايات المتحدة الأمريكية، لهذا تسعى الأخيرة لوضع استراتيجية مضادة لبناء قوتها العسكرية أو ما يسمى بتحقيق التوازن الداخلي والبحث عن حلفاء وشركاء استراتيجيين لتحقيق التوازن الخارجي عبر المحيطين الهندي والهادئ، كما طرح ستيفن والت في ذات الصدد حول نظرية انتقال القوة والتي كملها بنظرية توازن التهديد أين جادل فيها بأن القوة الرائدة ستواجه تلقائيا موازنة التحالفات ضدها من قبل قوى أضعف نسبياً، وهو الطرح الذي تقارب مع نظرية توازن القوى لكينيث والتز

[1] Zulkifi, china's usa and india, 439.

(الواقعية البنيوية) إذ تتمثل هذه القوى في كل من اليابان والهند مع الصين ضد الولايات المتحدة الأمريكية[1].

لنجد أن البحرية الأمريكية وقواتها الجوية متفوقة على القوات البحرية والجوية الصينية فالولايات المتحدة متفوقة بالخبرة التي يمتلكها الجيش الأمريكي (عمليات عاصفة الصحراء) والتكنولوجيا العالية بالرغم من ذلك فالولايات المتحدة لا تمتلك الصواريخ الباليستية الصينية المضادة للسفن، كما تعمل الصين على أن تمتلك قوة آلية تتمتع بقدرات معلوماتية واستراتيجية كبيرة، وحتى وإن لم تتمكن الصين من الحصول على التكنولوجيا العالية فإن ميزة القرب الجغرافي من مضيق ملقا يمنحها امتيازات أكبر لمنع السيطرة والتحكم بمجالها البحري المباشر أو القريب[2].

لذلك تقوم سياسة الاحتواء والتطويق الأمريكية على ضمان تواجدها بمنطقة مضيق ملقا وهذا ما يدفعها للتصدي ومواجهة أي قوة تسعى للهيمنة على المنطقة، وفي سبيل تحقيق ذلك هي بحاجة إلى التعاون مع الدول الإقليمية في المنطقة وتوطيد علاقاتها بها مما يحقق للقوات الأمريكية التواجد والتغلغل بالمنطقة، لذلك عقدت العديد من اتفاقيات التعاون مع إندونيسيا، سنغافورة وبروناي، وهذا ما جعل الآسيان تتمسك بالمساعدات الأمريكية في مجال مكافحة القرصنة البحرية في مضيق ملقا، كما أنها تسعى إلى فرض سيطرتها عن طريق حلفائها بالمنطقة "الفليبين، تايوان، كوريا الجنوبية واليابان"[3].

من بين السياسات التي تعتمدها الولايات المتحدة الأمريكية لمواجهة التواجد الصيني بالمنطقة والمضيق هو جعل المضيق منطقة مهددة من قبل الإرهاب لتكون الحاجة لوجود دوريات وقوات بحرية أمريكية في مياهه وعلى طول حدوده[4]، مع زيادة حدة التنافس الصيني الأمريكي على مضيق ملقا نجد ارتفاع نسبة الحياد الآسيوي لتقوم الدول الثلاثة المشاطئة بتقوية علاقاتها مع الولايات المتحدة الأمريكية بنفس الطريقة التي تسعى من خلالها دول أخرى مثل كمبوديا، لاووس وتايلاند إلى توطيد علاقاتها الاستراتيجية مع الصين[5].

[1] Scott, the indo- pacific in the us, 20-21.
[2] Sam J. Tangredi, "Anti-Access Strategies in the Pacific: The United States and China", the us army war college quartely: parameters 1 (2019): 10-11.

[3] حطاب، المنافسة الاستراتيجية، 255.
[4] يونس، أمن الممرات المائية في العالم، 44.
[5] فلاح، الاستراتيجية الأمنية الامريكية، 238.

كما تقوم واشنطن بالعديد من الأنشطة التدريبية ضمن ما يسمى بخطة عمل ريمباك Rimpac منها عمليات القصف البحري، اطلاق الصواريخ، الإجراءات المضادة للغواصات، البحث القتالي والإنقاذ واسقاط القوة البحرية المعادية لتعزيز التشغيل البيني بين البحرية الأمريكية والقوات المسلحة لدول الحلفاء في منطقة مضيق ملقا، حيث تركز واشنطن ضمن الخطة الأخيرة على المناطق ذات الأهمية الجيوسياسية للفضاء الجغرافي البحري لشبه الجزيرة الكورية وجزيرة تايوان، المضائق البحرية لكوريا ومياكو، تايوان لوزون وملقا لأجل احتواء النفوذ السياسي والاقتصادي المتصاعد لدولة الصين الشعبية وضمان حماية الخطوط البحرية عبر مضيق ملقا ونقاط الاختناق في منطقة جنوب شرق آسيا؛ كما تهدف الولايات المتحدة الأمريكية من خلال هذه الخطة إلى دعم اليابان في نزاعها ضد الصين حول حقول النفط والغاز الطبيعي ببحر الصين الشرقي التي تشكل مورد لا غنى عنه بالنسبة لليابان كداعم لصناعتها[1].

كما تقوم سياسة تعزيز التعاون بين الولايات المتحدة والهند في منطقة مضيق ملقا وعلى مدخليه الشرقي والغربي "المحيط الهادئ وبحر الصين الجنوبي والغربي" و"المحيط الهندي"، والتي انضمت إليهما اليابان للمشاركة في التدريبات السنوية في مالابار، حيث اتفقوا عام 2018 على مواصلة التعاون وتوطيد الاتصال بين المحيطين عبر المضيق، كما عبروا عن استعدادهم لدعم مؤسسات الاستثمار الخاص من خلال تقديم المنح والقروض والتأمين لمساعدة الشركات المحلية في التعامل مع مشاريع البنية التحتية التي تربط جنوب آسيا ومنطقة جنوب شرق آسيا، مع تقديم المزيد من القروض والمشاريع المشتركة "كالحفاظ على النظام العام، حرية الملاحة والتحليق، احترام القانون الدولي، الحل السلمي للمنازعات البحرية، تعزيز جهود الحفاظ على الأمن البحري، التعاون القائم على أسس ومبادئ الديمقراطية المشتركة لزيادة الأمن والازدهار في مياه وعلى طول الحدود البحرية لمضيق ملقا[2].

تسعى الولايات المتحدة الأمريكية من خلال سياساتها واستراتيجياتها في مضيق ملقا إلى ضمان عدم فرض أي قوة معادية أو منافسة لسيطرتها على المضيق، لذلك قامت بالعديد من التحالفات السياسية والعسكرية والاتفاقيات الاقتصادية لمحاصرة القوة الاقتصادية الصينية والحد من تأثيرها ونفوذها في

[1] Riccardo rossi, rimpac 2022: "the most important us manoeuvre in the pacific", geopolitical report 21 (2022). https://www.specialeurasia.com/2022/07/14/rimpac-united-states-pacific/
[2] Scott, the indo- pacific in the us strategy, 35-36.

المنطقة، لتبقى رغبتها في ضمان استمرار تدفق الطاقة عبر مضيق ملقا من أولويات سياستها لاسيما بعد اكتشاف أكبر احتياطي نفطي في بحر الصين الجنوبي.

ختاماً يمكن القول أنها مجموعة من السياسات والجهود والشراكات والاتفاقيات التي عززت من التمركز الأمريكي بالمنطقة خاصة بمضيق ملقا، والتي تشير إلى التحول الأمريكي نحو الشرق بتبني استراتيجية اقتصادية وأمنية وعسكرية لتنشيط تواجدها في آسيا البحرية وهي السياسة الهادفة لإعادة التوازن إلى آسيا، والتي ركزت فيها على اعداد تكامل عسكري مع الشركاء والحلفاء لتقاسم الأعباء الأمنية خاصة في مضيق ملقا وجنوب وشمال غرب المحيط الهادئ ومختلف نقاط الاختناق الرئيسية بالمنطقة.

أهمها كان بتطوير قاعدة غوام لتصبح مركز استراتيجي؛ كما عملت الولايات المتحدة على اعتماد سياسية الانتشار الدوراني للوحدات العسكرية في العديد من أنحاء منطقة جنوب شرق آسيا أهمها على المداخل الشرقية لمضيق ملقا، لتشكل بذلك وجود عسكري أكثر فاعلية، وهو التواجد المدعوم بحلفائها في المنطقة "استراليا واليابان" لدعم قواعدها العسكرية.

خلاصة الفصل الثالث:

ارتبطت أهمية مضيق ملقا بالنسبة للدول المشاطئة الإقليمية والدولية بدرجة التأثير في جوانبها الأمنية العسكرية والجيواقتصادية والتجارية ومدى قدرة الدول على مسايرة هذا التأثير، والذي اتضح من خلال مجموع السياسات التي وجهتها الدول نحو المضيق، بداية بسياسات مكافحة الجريمة البحرية وحماية البيئة البحرية لتحقيق السلامة المرورية بالمضيق والعبور الآمن للسفن التجارية والحربية، التي كانت محل اهتمام كل الأطراف الإقليمية والفواعل الدولية والدول المشاطئة، وصولاً إلى سياساتها نحو ايجاد حلول للنزاعات الحدودية البحرية بالمنطقة حفاظاً على أمنها واستقرارها، مدعومة بالجانب الاقتصادي والتجاري الذي قدمت فيه القوى الإقليمية والدولية العديد من السياسات والاتفاقيات وشراكات التعاون كان أهمها سياسة اللآلئ والحزام البحري الصيني وسياسة ألماس اليابان وسياسة الهند نحو الشرق وسياسة التطويق التي اعتمدتها الولايات المتحدة الأمريكية، وهي سياسات كلها تنبع من الرغبة في حماية تواجدها بمضيق ملقا واحكام السيطرة عليه حفاظاً على مصالحها في المنطقة والتي تعود للأهمية الجيواقتصاية والتجارية والأمنية لمضيق ملقا.

الخــــاتمة

الخاتمـــــــــــــــــــة:

يتضح في الأخير وبعد دراسة موضوع المضائق البحرية وتأثيراتها في السياسة الدولية أن المضائق البحرية ومند القدم شكلت محط أطماع القوى الإقليمية والدولية ومحل للتنافس فيما بينها، لأجل تعزيز قوتها الاقتصادية العسكرية والسياسية ولأن السيطرة على المضائق البحرية تكون في الغالب لأجل الهيمنة والتحكم في حركة ومسار التجارة الدولية فهي تسعى لإحكام قبضتها على أهم نقاط الاختناق الرئيسية في العالم لضمان عدم تعرض مصالحها للخطر.

كما يعد مضيق ملقا أهم هذه المضائق نظراً للأهمية الجيواستراتيجية التي يتمتع بها والتي تعني أهمية موقعه الجغرافي إقليمياً ودولياً وطبيعة هذا الموقع وحجمه ودوره التاريخي في توجيه ورسم سياسات الدول عبر فترات زمنية متعاقبة، وكيف تم توظيف كل ذلك في التوازنات الاستراتيجية الإقليمية والدولية والتي زادت من أهميته الجيوسياسية الجيواقتصادية والتجارية والأمنية والعسكرية.

لهذا شكل مضيق ملقا نقطة العبور الرئيسية في المنطقة لأهميته في نقل شحنات النفط، بالرغم من أن دوله لا تمتلك مخزونات نفطية كبيرة؛ في المقابل نجد أن كل من مضيقي هرمز وباب المندب وقبل اكتشاف النفط كانا يستخدمان كممرين بحريين لنقل السلع والمواد الأساسية من الشرق إلى أوروبا، ولامتلاك دولهما المشاطئة أكبر مخزون نفطي في العالم فقد شكلت أغلب الصراعات المحتدمة مند النصف الأول من القرن العشرين بالمضيقين محور الاهتمام الدولي.

لذلك حضي مضيق ملقا ولامتلاكه عناصر القوة والتأثير أبرزها العامل التاريخي والجغرافي والجيوسياسي والجيواقتصادي والأمني والعسكري والتي جعلته يحظى بتأثير مميز في سياسات الدول المشاطئة الإقليمية والدولية، كأهم نقطة عبور في المنطقة من خلال جملة التدابير والجهود والاتفاقيات والشراكات ومختلف السياسات الأمنية والاقتصادية والتجارية التي اعتمدتها في منطقة مضيق ملقا.

مع زيادة تدفق التجارة والطلب على النفط عبر مضيق ملقا زادت نسبة الاعتماد على هذا الممر البحري الاستراتيجي، وسيصبح أكثر اهتماماً من أي وقت مضى خاصة مع زيادة أعداد السفن التجارية وناقلات النفط التي تبحر عبر مياهه وإمكانية تعرضها للتهديد أثناء إبحارها أو وقت رسوها ما يزيد من الأهمية التي يحملها المضيق في الأجندات السياسية؛ لهذا سيظل من أهم نقاط الاختناق

التي تؤثر بشكل متزايد على سياسات الدول المشاطئة والإقليمية والدولية، ومن هنا تثبت **صحة الفرضية** القائلة بأن: "تأثير المضائق البحرية في سياسات الدول المشاطئة الإقليمية والدولية تزداد بزيادة تأثير التهديدات الأمنية التي تفرضها هذه المضائق ودرجة ارتباطها بها اقتصادياً"، وأن درجة تأثير مضيق ملقا على توجه سياسات الدول المشاطئة والإقليمية والدولية يأتي من الأهمية الجيواستراتيجية التي يتمتع بها المضيق في المنطقة، وبذلك تخلص الدراسة إلى النتائج التالية:

النتائج:

- ✓ عند الحديث عن تأثير مضيق ملقا في سياسات الدول أو تأثير المضائق البحرية في السياسة الدولية عموماً واعتبار أنه ركزنا في دراستنا على سياسات الدول المشاطئة والإقليمية والدولية في منطقة مضيق ملقا، نجد أن تأثير المضائق البحرية في السياسات الدولية مختلفة باختلاف مجموعة من العناصر أهمها الموقع الجغرافي والثروات الطبيعية (الغاز والنفط).

ففي مقارنة بسيطة بين تأثير مضيق ملقا الذي يعد دراسة الحالة في موضوعنا والمضائق الدولية الأخرى التي تم تناولها في الفصل الأول من الأطروحة أهمها مضيقي هرمز وباب المندب، نخلص إلى نتيجة مفادها أن التأثير الذي يضفيه مضيق ملقا على سياسات الدول المشاطئة والاقليمية والدولية نابع بالدرجة الأولى من كونه نقطة عبور جد مهمة في المنطقة أي درجة تأثير المضيق في السياسات يعود إلى الأهمية الجيواستراتيجية التي يتمتع بها المضيق في منطقة جنوب شرق آسيا.

في المقابل نجد أن كل من مضيق هرمز وباب المندب أهميتهما وتأثيرهما في سياسات الدول راجع بدرجة أكبر إلى الثروات الطبيعية ومحزونات النفط والغاز التي تزخر بها الدول المشاطئة للمضيقين وموقعهما الجغرافي على الخارطة البحرية، باعتبارهما أهم نقطتي عبور في المنطقة.

فكل من مضيق هرمز وباب المندب يقعان في النطاق الجغرافي الأول لإنتاج البترول الخام في العالم، لهذا يشكلان معاً صمامات لإمدادات الطاقة من منطقة الخليج العربي إلى العالم وبدرجة أكبر مضيق هرمز الذي يعرف أغزر إنتاج نفطي في العالم (الأهمية الاستراتيجية والنفطية)؛ في حين يعد مضيق ملقا بمثابة مفتاح البوابة الغربية لاقتصاديات دول آسيا الشرقية نحو بقية العالم (الأهمية الاستراتيجية).

من هنا نجد أن تأثير المضائق البحرية في سياسات الدول يختلف من مضيق إلى آخر حسب الموقع والثروات باعتباره نقطة عبور أم مركز ثروة لتتحدد بذلك أهميته في تنشيط وتفعيل الملاحة البحرية وتسهيل التجارة الدولية وتأمين الفضاءات البحرية، ووفقاً لذلك تصاغ السياسات والاستراتيجيات المحلية الإقليمية والدولية.

- ✓ يتمتع مضيق ملقا بأهمية جيواستراتيجية تنوعت بين الموقع الجغرافي المتميز والمكانة التاريخية التي حظي بها عبر فترات زمنية مختلفة منذ بداية قيام السلطنات والممالیك إلى الفترات الاستعمارية وصولاً إلى دوله المشاطئة المستقلة حديثاً، والتي شهدت كلها رواجاً اقتصادياً وتنموياً وتطور على مختلف الأصعدة.

وهي المكانة والموقع الذي صاحبه ظهور تهديدات أمنية وعسكرية مست بسلامة الأمن البحري للمضيق والمنطقة، وهي الأهمية التي تزداد مع زيادة تركيز الاهتمام الدولي عليه وقدرة دوله المشاطئة على الابقاء عليه والمحافظة على مكانته الدولية.

- ✓ انطلاقاً مما تم تناوله في الفصل الأخير من الدراسة يتضح أن الدول الثلاثة المشاطئة تعتمد على مضيق ملقا اقتصادياً لتحقيق التنمية ببلدانها، ولأجل ذلك تهتم بشكل كبير بتحقيق الأمن والسلم بمياه مضيق ملقا والمناطق المجاورة له من خلال مواجهة التهديدات والتحديات الأمنية التي تشهدها منطقة مضيق ملقا، ولأنها المسؤولة الأولى أمام المجتمع الدولي فيما يخص شؤون وتدابير السلامة الملاحية.

فقد اعتمدت وعلى مر فترات زمنية متعاقبة مجموع من السياسات والاستراتيجيات لمكافحة الجريمة البحرية بمختلف أنواعها، سواء كانت هذه السياسات في شكل جهود وتدابير فردية أو ثنائية أو متعددة في سبيل ضمان سلامة الملاحة البحرية بمضيق ملقا واستدامتها خدمة لاقتصادياتها التي تعتمد على التجارة عبر مضيق ملقا في شقيها الإقليمي والدولي.

- ✓ بالنسبة للقوى الإقليمية والدولية أو ما يسمى بالدول المستخدمة فاهتماماتها بمضيق ملقا تركز بشكل كبير حول ضمان مصالحها الاقتصادية والتجارية عبر مياه المضيق، وفي سبيل ذلك وضعت العديد من السياسات لضمان تواجدها بالمضيق أو بالقرب منه، وهي السياسات التي تنوعت ما بين السياسات الأمنية والعسكرية وأخرى اقتصادية، الأولى لحماية تجارتها عبر المضيق والثانية لضمان تواجدها بمنطقة المضيق.

- ✓ تتداخل الأهمية الأمنية والعسكرية لمضيق ملقا مع الأهمية الجيواقتصادية والتجارية ويصعب فصل إحداهما عن الأخرى لكن يمكن ترتيبها ضمن أولويات سياسات الدول المشاطئة والإقليمية والدولية.

فنجد أن الدول المشاطئة تركز أكثر على الجانب الأمني بمضيق ملقا لاعتبار أنها المسؤولة عن تحقيق السلامة الملاحية بالمضيق، هذا من جهة من جهة أخرى ضمان السلامة المرورية بالمضيق يخدم تنميتها الاقتصادية، أما الدول المستخدمة له "الإقليمية والدولية" فهي تهتم بالمصالح الاقتصادية والتجارية بالدرجة الأولى وفي سبيل ضمانها لهذه المصالح وتوسيعها بمنطقة المضيق تسعى لفرض وتحقيق مجموعة من السياسات الأمنية والعسكرية لارتباط مصالحها الاقتصادية بالمضيق رغم بعدها الجغرافي.

- ✓ تتجه الدول المشاطئة والقوى الإقليمية والدولية بشكل متزايد نحو تحقيق مصالحها الحيوية في مضيق ملقا، الذي يسهل من عملية تنقل البضائع والطاقة باعتباره المحرك الأساسي لاقتصاداتها ما يعني الأهمية المتزايدة للمضيق باعتباره شريان الحياة الاقتصادية للدول المشاطئة والمستخدمة له.

لهذا شكل المضيق تأثير أمني وجيواقتصادي وجيوسياسي انعكس في مجموعة من السياسات التي كانت في شكل اتفاقيات أو شراكات أو مبادرات أو جهود شملت العديد من الجوانب أهمها الجانبين الأمني والاقتصادي؛ لتبقى احتمالية المواجهات العسكرية بين القوى الإقليمية والدولية خاصة بين الولايات المتحدة الأمريكية والصين في منطقة مضيق ملقا مستبعدة إلى حد ما وفقاً للمعطيات والأوضاع الحالية، ونتيجة لعدة اعتبارات أهمها وعلى رأسها – التبادلات الاقتصادية بين البلدين التي تشهد زيادة كبيرة، بالإضافة إلى –التعاون المرتبط بالتحديات الأمنية والبيئية والاقتصادية الذي يساعد على تهدئة التنافس الجيوسياسي بين القوتين.

كما أن التعاون كثيراً ما يقلل من حدة المنافسة والرغبة في السيطرة والتحكم بالمضيق زد على ذلك أنه لكلا الطرفين–بدائل استراتيجية وشراكات مع الحلفاء في المنطقة تسعى لتحقيقها والحفاظ عليها في حال أي اغلاق أو تهديد بمضيق ملقا؛ كما أن المضيق هو الممر البحري الذي يزود حلفاء الولايات المتحدة بمصادر الطاقة، لتكون البدائل والتعاون والتبادلات سبل لتجنب

المواجهات العسكرية، في مقابل ذلك تبقى الدول مستمرة في اعتماد القوة العسكرية للسيطرة على مضيق ملقا وجعله ضمن أهم حساباتها الاستراتيجية.

- ✓ بالرجوع إلى جملة السياسات التي نفذتها وتسعى لتحقيقها الدول في مضيق ملقا نجد أن المضيق يشكل عامل استقرار في السياسة الدولية الراهنة أكثر من أن يكون عامل للنزاع بين الأطراف المتنافسة.

لأن الجهود التي تبدلها الدول لتحقيق الأمن والاستقرار بالمضيق مؤشر على رغبتها في الحفاظ على المرور الآمن لسفنها التجارية وناقلات النفط، للإبقاء عليه مفتوح أمام التجارة الدولية خدمة لمصالح كل الأطراف، سواء الدول المشاطئة التي تعتمد على التجارة البحرية عبر المضيق لتحقيق تنميتها الاقتصادية وتطورها أو القوى الإقليمية والدولية التي يشكل لها المضيق مفتاح العبور بين ضفتي المحيطين الهادئ والهندي.

لتبقى مسألة غلق المضيق والحصار من الأمور القابلة للنقاش في مضيق ملقا، إلا أن مسألة الصراعات المسلحة بالكاد تكون موجودة لأنه أي انسداد في الممر المائي سيضر بمصالح جميع الفواعل؛ وبسبب التقارب الملحوظ بين الفاعلين وتنافس القوى الإقليمية والدولية على النفوذ والموقع، يبقى أن نرى ما إن كانت السياسات الموجه نحو المضيق قادرة على التخفيف من حدة التنافس في منطقة مضيق ملقا.

ليتضح في الأخير أن التأثير الذي احدثه ومازال يحدثه مضيق ملقا في سياسات القوى المشاطئة والإقليمية والدولية من خلال تنفيد العديد من التدابير والجهود واقامة الاتفاقيات ومختلف الشراكات في المجلات الاقتصادية والتجارية والأمنية والعسكرية في المنطقة؛ كل ذلك يأتي بدافع ضمان التدفق الآمن للتجارة البحرية عبر مياه المضيق، لأجل تحقيق الاستقرار الأمني والتطور الاقتصادي والتنموي للدول المشاطئة، وحماية مصالح القوى الإقليمية والدولية وضمان تواجدها بالمنطقة.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الكتب

أ- باللغة العربية:

1. أبو عيانة فتحي محمد، الجغرافيا السياسية(دار المعرفة الجامعية، 2004).
2. أوغلو أحمد داوود، العمق الاستراتيجي موقع تركيا ودورها في الساحة الدولية، تر: محمد جابر ثلجي وطارق عبد الجليل، ط2(مركز الجزيرة للدراسات، الدار العربية لعلوم ناشرون،2011).
3. بوسلطان محمد، مبادئ القانون الدولي العام، ج 1 (الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية، 1994).
4. البيطار وليد، القانون الدولي العام، ط1(لبنان: المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، 2008).
5. جراد عبد العزيز، الجيوسياسية مفاهيم، معالم ورهانات (الجزائر، منشورات الشهاب، 2018).
6. حداد معين، الجيوبوليتيكا: قضايا الهوية والانتماء بين الجغرافيا والسياسة (بيروت: شركة المطبوعات للتوزيع والنشر،2006).
7. حسين خليل، الجغرافيا السياسية دراسة الأقاليم البرية والبحرية والدول وأثر النظام العالمي في متغيراتها، ط1(بيروت دار المنهل اللبناني،2009).
8. حسين خليل، موسوعة القانون الدولي العام، ط1(لبنان: منشورات الحلبي الحقوقية، 2012).
9. خاطر نصري ذياب، الجغرافيا السياسية الجيوبولتيكا، ط1(الجنادرية للنشر والتوزيع، 2010) 50-52.
10. خليفة عبد الكريم عوض، القانون الدولي للبحار دراسة في ضوء أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (الاسكندرية: دار الجامعة الجديدة،2013).
11. د كابلان .روبرت، انتقام الجغرافيا، ما الذي تخبرنا به الخرائط عن الصراعات المقبلة وعن الحرب ضد المصير، تر: إيهاب عبد الرحيم علي(الكويت: عالم المعرفة، 2015).
12. دودز كلاوس، وديفيد أتكنسون، الجغرافيا السياسية في مئة عام "التطور الجيوبوليتيكي العالمي" تر: عاطف معتمد، وعزت زيان، ط1،ج1(المركز القومي للترجمة، 2010).
13. رضوان حسني موسى محمد، القانون الدولي للبحار، ط1(مصر: دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع المنصورة، 2013).

14. الساعدي محمد عباس محسن، مضيق هرمز البعد الجيوسياسي والإشكال التفسيري لاتفاقية قانون البحار، ط1(عمان: شركة دار الأكاديميون للنشر والتوزيع،2021).

15. سعادي محمد، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام (مصر: المصرية للنشر والتوزيع، 2019).

16. سعيد ابراهيم أحمد، الجيوبولتيك السوري وقوة الجغرافية السياسية السورية(دمشق: منشورات الهيئة العامة السورية للكتاب، 2012).

17. السمّاك أزهر سعيد، الجغرافيا السياسية بمنظور القرن الحادي والعشرين، ط1(الأردن، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع،)2001 .

18. سيليريه بيير، الجغرافية السياسية والجغرافية الاستراتيجية، تر: أحمد عبد الكريم ط1(الأهالي للطباعة والنشر والتوزيع، 1988).

19. الصافي ياسر علي خلف، النظام القانوني للملاحة البحرية، ط1(بيروت: منشورات زين الحقوقية، 2016).

20. صفراوي فاطمة، فودي مصطفى كمال، "البعد الاستراتيجي للهند وباكستان في آسيا"، الثقل الأسيوي في السياسة الدولية (محددات القوة الأسيوية)، ط1، اصدارات المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، ألمانيا، 2018، [275-301].

21. عامر صلاح الدين، القانون الدولي للبحار دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ط2 (القاهرة: دار النهضة العربية، 2000).

22. عبد السلام محمد، الجيوبوليتيكا علم هندسة السياسة الخارجية للدول(دار الكتاب، 2019).

23. علي علي ناصر، مضيق هرمز والصراع الأمريكي الإيراني، ط1(بيروت: دار الفرابي، 2013).

24. الغنيمي محمد طلعت، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة (الاسكندرية: منشأة المعارف، 1985).

25. الفتلاوي سهيل حسين، القانون الدولي للبحار(الأردن: دار الثقافة والنشر والتوزيع، 2012).

26. الفتلاوي سهيل حسين، الموجز في القانون الدولي العام (الأردن: دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2009).

27. مانع جمال عبد يّاصر، القانون الدولي العام، المجال الوطني للدولة(البري– البحري– الجوي)، ج2 (الجزائر: دار العلوم للنشر والتوزيع، 2009).

28. محي الدين جمال، القانون الدولي للبحار، ط1 (دار الخلدونية للنشر والتوزيع: الجزائر 2009).

29. مهنا فخري رشيد، النظام القانوني للملاحة في المضائق البحرية الدولية وتطبيقه على مضيق هرمز، ط1(جامعة بغداد،1980).

30. هارون علي أحمد، أسس الجغرافيا السياسية، ط1(القاهرة، دار الفكر العربي، 1998).

31. هواش محمد، عبود ريم، القانون الدولي للبحار (الجامعة الافتراضية السورية، 2018).

32. الهيتي صبري فارس، الجغرافيا السياسية مع تطبيقات جيوبولتيكية استشرافية عن الوطن العربي، ط1(بيروت: دار الكتاب الجديدة المتحدة، 2000).

33. يونس مؤيد يونس مصطفى، آسيا والالتزام الاستراتيجي الامريكي "دراسة العلاقة التأثيرية لاستدامة القيادة العالمية"(الاسكندرية، المركز الأكاديمي للنشر،2022).

ب– باللغة الأجنبية:

1. A.t.mahan, "the project gutenberg ebook", the influence of sea power upon history, 1660-1783, edit. A.e.warren, (united states of america, 1980), [35-50].
2. Antonsich marco, "geopolitics of the world system", edit. saul b cohen, rowmann & littlefieled, lanhan,maryaland, (book revies: political geography, 23/2004), 801.
3. Abhijit singh, "mapping the maritime pivot", geopolitics of the indo-pacific, eds. Pradeep kaushiva, abhijit singh (new delhi : knowledge world, 2014), [21-29].
4. Balakrishnan k.s. and Varkkey helena, "the straits of malacca: malaysia’s threat security perception and strategy for maritime", maritime security in east and southeast asia political challenges in asian waters, eds. Nicholas tarling and xin chen (singapore: palgrave macmillan, 2017), [23-42].

5. Bhattachrya abanti, "emerging foreign policy trends under xi jinping", east asia strategic reviewchina’s rising strategic ambitions in asia, eds. m.s. prathibha (new delhi, pentagon press llp, 2018), [1-21].
6. Boniface pascal, la géopolitique 50 fiches pour comprendre l'actualité, (germain, eyrolles pratique, 2020), [11-13].
7. C.p.f luhulima, "maritime security within the framework of the global maritime fulcrum", asean maritime security, eds. khanisa farhana (singapore, springer, 2022).
8. Chattaraj saheli, "the one belt one road as a chinese vision of regional economic order", east asia strategic review china's rising strategic ambitions in asia, eds. M.S. prathibha (new delhi: institute for defence studies and analyses, 2018), [73-86].
9. Chong mark david, "securitising piracy and maritime terrorism along the Malacca and Singapore Straits: Singapore and the Importance of Facilitating Factors", Maritime Security in East and Southeast Asia political challenges in Waters asian, eds. Nicholas Tarling and Xin chen (springer nature: palgrave macmillan, 2017), DOI 10.1007/978-981-10-2588-4, [43-84].
10. Cleary mark and chuan goh kim, environment and development in the straits of malacca (london : routledge studies in development and society, 2000).
11. Country handbook malaysia, "government and poltics", the u.s department defense intelligence production program, [27-35].
12. Desker barry, "Re-thinking the safety of navigation in the Malacca Strait", Maritime Security in Southeast Asia, eds. Kwa Chong Guan and John K. Skogan (London: Routledge security in Asia series, 2007), [14-18].
13. Druce stephen c, efri yoni baikoeni, "circumventing conflict: the indonesia–malaysia ambalat block dispute", contemporary conflicts in southeast asia, eds. m. oishi (asia in transition 3, springer, Singapore), [137-156]. doi: org/10.1007/978-981-10-0042-3_7
14. Evers hans-dieter, "the maritime potential of the malaysian of the malaysian states along the straits of malacca" (draft 7th mima conference on the straits of malacca, institute of asian studies, universiti brunei darussalam, 2013), [1-11].
15. Farhana faudzan, "indonesia’s maritime diplomacy in asean: an internationa vision in the face of national challenges", asean maritime

security the global Maritime fulcrum in the indo-pacific, eds. Khanisa foudzan farhana (springer, 2017), [77-92].

16. Gerke solvay, "introduction to a dynamic region the straits of malacca", the straits of malacca: knoowledge and diversity, eds. Solvay gerke, hans-dieter evers (reasearchgate, 2008), [1-5].
17. Gerstenberger heide, "piracy in the straits of malacca", the straits of malacca: knowledge and diversity, eds. Solvay gerke, hans-dieter evers (researchgate, 2008), [23-40].
18. Ghosh P.K, "The Indo-Pacific Region and the Rise of Transnational Maritime Threats and Challenges", sea change evolving maritime geopolitics in the indo-pacifice region, edit. david michel and Ricky passarelli (stimson center, 2014), [19-29].
19. Gill saran kaur, "language policy challenges in multi-ethnic Malaysia" (new york London: springer Dordrecht Heidelberg, 2014), [1-14].
20. Gyasi richard, fei sue and laura salman, "21 st century maritime silk road security effects ways forward in the european union" (Stockholm international peace research institute: sipri, 2018), [1-63].
21. Ho joshua, "importance and security of regional sea lanes, maritime security in southeast asia", routledge security in asia serie, (2007), [21-33].
22. Inayati ratna shofi, "asean maritime cooperation politiques and security", asean maritime security the global maritime fulcrum in the indo-pacific, eds. Khanisa foudzan farhana (springer, 2017), [27-42].
23. Jash amrita, "chinaís japan challenge: regional ambitions and geopolitics of east asia" east asia strategic review china's rising strategic ambitions in asia, eds. m.s. prathibha (new delhi: institute for defence studies & analyses, 2018), [22-34].
24. Khurana gurpreeet s, "maritime forces in pursuit of national security policy imperatives for india", (new delhi: institute for defence studies and analyyses, 2000-2010), [1-91].
25. Khurana gurpreet s, "security of maritime energy lifelines: Policy imperatives for India", india’s energy security, eds. Gurpreet S khurana (Routledge, 2008), [1-19].
26. Lott alexander, "threats of piracy in the straits of malacca sunda lombok" chapter14,[226-234].doi: https://cutt.us/PQAES
27. Luhulima c.p.f, "maritime security within the framework of the global maritime fulcrum", asean maritime security the global maritime fulcrum

in the indo-pacific, Eds. Khanisa foudzan farhana (springer, 2017), [111-122].

28. Mackinder halford j, democratic ideals and reality, edit. stephen v. miladineo, (washington: astudy in the politics of reconstruction,national defense university press, (1942).
29. Malik mohan, "china and india's naval exercises geopolitical shifts in the in indian and pacific oceans", the indo-pacific and regional dynamics at the new geopolitical center of twenty-first century, eds. Brendon jay kanon and ash rossiter, (rising powers quarterly 3: rising powers in global governance, 2018), [67-81].
30. Papava vladimer, Rethinking Central Eurasia (Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program, January 2010), [1-121], doi: 10.2139/ssrn.2196485
31. Prabhakar w lawrence s, "the regional dimension of territorial and maritime disputes in southeast asia, actors disagreements and dynamics", maritime security in southeast asia, eds. kwa chong guan and john k skogan (new york: routledgr, 2007), [1-224].
32. Pudjiastuti tri nuke, "strategy issues in indonesis’s maritime security", asean maritime security the global maritime fulcrum in the indo-pacific, Eds. Khanisa foudzan farhana (springer, 2017), [65-75].
33. Salerno ruggero filippo, "china's energetic "obsession" possibilities and challenges of the paths towards raw materials: the malacca strait case" (university of luiss, 2012-2013), [1-141].
34. Sharma M, "china’s maritime goals asean and indonesia's maritime vision", asean maritime security the global maritime fulcrum in the indo-pacific, eds. Khanisa foudzan farhana (springer, 2017), [12-25].
35. Shiganoi koki, "strategic outlook in southeast asia: japan-eu cooperation as an enabler for successful hedging and balancing in southeast asia", japan's role for southeast asia amidst the great power competition: and its implications for the eu-japan partnership, eds. Koki shigenoi (konrad-adenauer-stiftung, Vietnam, 2022), [79-89].
36. Sjaastad anders c, "Southeast Asian slocs and security options", maritime security in southeast asia, edit. Kwa Chong Guan and John K. Skogan (london: Routledge security in Asia series, 2007), [3-13].
37. Swee-hock saw, the population of singapore third edition (institute of southeast Asian studies: ISEAS, 2012), [1-6].

38. Timor ayse nur, "guneydogu asye özellikler ulkeler" (istanbul: cantay kitabevi, 2002), [106-218].
39. Xu ke, "the challenges of maritime security cooperation in the straits of malacca: another singapore perspective", maritime security in east and southeast asia political challenges in asian waters , edt. nicholas tarling and xin chen (Singapore nature, palgrave macmillan, 2017), [85-100], doi: 10.1007/978-981-10-2588-4.
40. Ziegenhain patrick, "close ties but not allies current indonesia-japan relations", japan's role for southeast asia amidst the great power competition: and its implications for the eu-japan partnership, eds. Koki shigenoi (konrad-adenauer-stiftung, vitnam, 2022), [28-36].

ثانياً: المقالات والدوريات

أ- باللغة العربية:

1. ابراهيم حسام، "كيف تتعامل الدول مع التهديدات المتصاعدة للأمن البحري"، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، اتجاهات الأحداث 30 (2019)، [1-26].
2. بله سويداء الفؤاد، "استراتيجيات القوى الإقليمية والدولية في البحر الأحمر"، مجلة القلزم للدراسات الأمنية والاستراتيجية 2(2021)، [79-102].
3. بوهيدل رضوان، "الجيوسياسة (الجيوبولتيك): من الفكر إلى الأداة"، المجلة الجزائرية للأمن الإنساني 2 (2016)، [215-240].
4. جودة محمد خليفة، "الوضع القانوني للمضايق الدولية: دراسة قضية مضيق كورفو"، المركز الديمقراطي العربي: ألمانيا (د.س.ن)، [1-20].
5. حسن وجدان فالح، " البعد الاقتصادي للصراع على المضايق البحرية، مضيق هرمز انموذجاً"، مجلة كلية الإمام الكاظم للعلوم الإسلامية 4 (2019).
6. حطاب عبد المالك، مشعالي إبراهيم، "المنافسة الاستراتيجية بين الصين والولايات المتحدة في بحر الصين الجنوبي"، مجلة العلوم القانونية والسياسية 03 (2019)، [746-771].
7. حلال أمينة، "جنوب شرق آسيا: دراسة جيواستراتيجية وأمنية" دراسات سياسية (2022)، [1-63].

8. خشيب جلال، "الجيوبولتيك في القرن الحادي والعشرين: انتصار الجغرافيا وعودة عالم ثيوسيديديس"، مركز دراسات الوحدة العربية، من موقع على الأنترنيت : https://cutt.us/rkbwb، اطلع عليه بتاريخ: 2022/04/04، بتوقيت: 15:00سا .

9. الدسوقي أيمن إبراهيم، "معضلة الاستقرار في النظام الخليجي"، مركز دراسات الوحدة العربية 434(2015)، [69-84].

10. الربيعي جعفر خزعل جاسم، "القواعد الدولية للملاحة في المضايق الدولية"، مجلة العلوم القانونية 01(2005)، [144-179]، من موقع على الأنترنيت : https://jols.uobaghdad.edu.iq/index.php/jols/article/view/275، تاريخ النشر: 2020، تاريخ الاطلاع: 2022/05/24، بتوقيت: 18:20سا.

11. رضوان شيماء أحمد عبد الله، "المحددات الجيوبوليتيكية لأمن الطاقة عبر نقاط الاختناق بالتطبيق على مضيق هرمز دراسة في الجغرافيا السياسية" ، المجلة الجغرافية العربية 80(2022)، [123-166].

12. الزبيدي كريم مطر حمزة، "مضيق باب المندب في الصراعات"، مجلة متون، العدد03(2020):153.

13. سلامة أيمن، "قواعد القانون الدولي الحاكمة للملاحة في المضائق: هرمز وباب المندب نموذجا"، آراء حول الخليج، العدد127 (2018)، من موقع على الأنترنيت : https://araa.sa/index.php?option=com_content&view=article&id=4387&catid=3681&Itemid=172، اطلع عليه بتاريخ: 2022/05/13، بتوقيت:22:23سا.

14. ظاهر سعدون شلال، العذاري تغريد رامز هاشم، "الاستراتيجية الإقليمية والدولية في مضيق هرمز" مجلة البحوث الجغرافية 14 (2011)، [91-131].

15. عامر أنور سيد كامل، "مضيق باب المندب، دراسة في الجغرافيا السياسية والجيواستراتيجية"، مجلة الدراسات الأفريقية 36(2014)، [499-546].

16. العتابي عبد الزهرة شلش، "الجغرافيا السياسية لمضيق باب المندب"، مجلة كلية التربية الأساسية 52(2008)، [205-234].

17. العجمي عامر ماجد، عبود رنا، "نظام المرور العابر في المضائق الدولية"، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية المجلد16، العدد1، (جوان2019)، [62-88] .

18. العكلة وسام الدين، الحويش ياسر، "النظام القانوني للمضيق الدولي دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي" مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية 4 (2011)،[307-332].

19. العناني ابراهيم محمد، "النظام القانوني للملاحة عبر المضائق العربية"، شؤون عربية 70(1992)، [134-156].

20. فرج كرار عباس متعب، " الأبعاد الاستراتيجية للتأثير الدولي لمضيق هرمز، دراسة مستقبلية"، مجلة دراسات إقليمية 48 (2021)، [81-136].

21. الفقيه أحمد عبد الباقي مقبل، "دور المنافد البحرية في الصراعات الإقليمية، مضيق باب المندب في النزاع اليمني انموذجاً" مجلة القانون والعلوم السياسية01(2022)، [359-373].

22. الكعبي حسين وحيد عزيز، "الموقع الجغرافي لمضيق هرمز وأثره في رسم السياسات الدولية"، مجلة كلية التربية الأساسية88، المجلد21 (2015)، [437-468].

23. كلاع شريفة، "النزاع الأمريكي- الصيني للسيطرة على بحر الصين الجنوبي"، مجلة الفكر القانوني والسياسي 2 (2021)، [01-21].

24. مجيد دياري صالح، "مضيق هرمز عقدة الجيوبولتيكا النفطية في العلاقات الدولية"، العدد الخاص بالمؤتمر الأول، ج1 (2012)، [343-473].

25. محمد فيان أحمد، "الممرات المائية وأمن الطاقة العالمي، مضيق هرمز أنموذجاً"، مجلة الآداب 108(2014)، [517-556].

26. محمود مشتاق طالب مهنة، "النظام القانوني الدولي لمضيق باب المندب"، مجلة كلية التربية الاساسية للعلوم التربوية والانسانية 52(2021)، [1-16].

27. مطهر نجيبة محمد، "أهمية الموقع الاستراتيجي لليمن، والأطماع الخارجية على البحر الأحمر"، القلزم للدراسات السياسية والقانونية 9(2021)، [55-76].

28. المغيربي محمد زاهي بشير، مصطفى عب الله أو القاسم خشيم، "صراع الاستراتيجيات في البحر الأحمر واثره على الأمن القومي العربي"، شؤون عربية 66 (1991)، [52-77].

29. منتظران جاويد، "دراسة الوضع القانوني لإغلاق مضيق هرمز من قبل إيران بموجب القانون الدولي"، مركز البيان للدراسات والتخطيط (2018)، [3-10].

30. ميلز روبن، "المخاطر التي تهدد عبور الطاقة عبر مضيقي هرمز وباب المندب"، مركز البحرين للدراسات الاستراتيجية والدولية والطاقة 2 (2018)، [95-112].

31. النور موسى آمال محمد سعد، "التنافس الدولي على ميناء عدن عبر التاريخ الحديث (الاستعمار البريطاني انموذجاً)"، القلزم العلمية للدراسات التاريخية والحضارية 11(2021)، [7-36].

ب-باللغة الأجنبية:

1. Alexandre antonio goncalves, "the strait of bab el-mandeb stage of geopolitical disputes", janus 2 (2021-2022), [58-74].
2. Aydinli osman, moh azam ain balkis, "malaka sultalgi döneminde malaka şehri ve malay yarimadasi' nin islamlaşşasindaki rolu" , ILahiyat fakultesi dergisi, journal of sakarya university, faculty of tbeology 43 (june 2021), [134- 161].
3. B.a. hamzah, forbes v.l, jalil jalila a, basironh m.n, "the maritime boundaries of malaysia and indonesia in the malacca strait: an appraisal", australian journal of maritime & ocean affairs 4 (2014), [207-226] http://dx.doi.org/10.1080/18366503.2014.956856
4. Beckman robert c, carl geundy, warr and vivian to forres, "piracy in malcca and singapore strait", maritime briefing 4 (1994), [1-37].
5. Beckman robert, "signapore strives to enhance safety, security, and environmental protection in its port and in the straits of malacca and singapore" , ocean and coastal law journal 2 (2008), [167-200]
6. Bramasto abi, "security management in the straits of malacca: cooperation and the centrality of littoral states", asian studies. [1-27].
7. Butcher john G., "the international court of justice and the territorial dispute between Indonesia and Malaysia in the Sulawesi sea", contemporary southeast asia 2 (2013), [235-257].
8. Chaer muh. idhan, sumarlan sutrimo, others, "analysis of indian national interests in the malacca strait coordinated patrol in 2018", the international journal of humanities & social studies 5 (2020), doi: 10.24940/theijhss/2020/v8/i5/hs2005-058, [216-221].

9. Dastjerdi hasan kamran, nasrabady narjessadat hosseini, "role of malacca strait wuth a geopolitical and strategic approach" geopolitics quarterly 4 (2021), [264-287].
10. David revelo, "How can the United States counter China's claims in the South China Sea?", eloutsider, Universidad San Francisco de Quito USFQ (2021), [73-89].
11. Destjerdi hasan kamran, nasrabady narjessadat hosseini, "role of malacca strait with a geopolitical and strategic approach" geopolitics quarterly 4 (2021), [264-287].
12. Druce stephen c, and baikoeni efri yoni, "circumventing conflict: the Indonesia- Malaysia ambalat block dispute", researchgate (2016), [137-156], https://www.researchgate.net/publication/287214343
13. Ejaz khushboo, Umbreen javaid, "u.s. indo pacific policy: response of regional states " journal of political studies 25 (2018), [157-175].
14. El-sayed dalal mahmoud, "the red sea region security …different visions", journal of the college of politiques and economics issue12 (2021),[144-161].
15. Emmerson charles and stevens paul, "maritime choke point and the global energy system", charting a way for word, january (2012),[1-12].
16. Evers hans dieter," the maritime potential of the malaysian states along the stait" (institute of asian studies, university of brunei darussalam, project mima commodity conference on the strait of malacca, 2013), [01-11].
17. Evers hans-dirter and hornidge anna-katharina," the straits of malacca as a knowledge corridor", the straits of malacca: knowledge and diversity, Eds. Solvay gerke, hans-dieter evers (researchgate, 2008) ,[42-62].
18. Fiorina jean francois, "spykman inventeur de la géopolitique américaine ? penser la politique étrangere des etats", cles, comprendre les enjeux stratégiques (2016), [1-3].
19. Funaiole matthew, hillman jonathan, "china's maritime silk road initiative economic drivers and challenges", csis (2018), [1-41].
20. Gale Jesse barker and shearer andrew, "the quadrilateral security dialogue and the maritime silk road initiative", center for strate gic and international studies (2018), [1-41].
21. George mary, osman abdul samad, others, "protecting the malacca and singapore straits from ship's atmospheric emissions through the

implamentation of marpol annex vi", the unternational journal of marine and coastal law 32 (2017), [1-43].

22. Gerke solvay and evers hans-dieter, "the strategic importance of the straits of Malacca", nusantara papers 2 (2016), [01-17].
23. Gerke solvay, evers hans-dieter, "selat melaka: jalur sempit perdagangan dunia melaka straits: a narrow band for world trade", akademika 81(1) (2011), [5-14].
24. Ghosh priyanjoli, "india's indian ocean region strategy", journal of indo-pacific affairs (2020),[146-150].
25. Gordon arnold L, others, "Makassar Strait Throughflow Seasonal and Interannual Variability: An Overview", journal of geophysical research: oceans (2019), [3724-3736]
26. Gorenburg dmitry, paul schwartz, "russaia’s strategy in southeast asia", ponars Eurasia policy memo 578(2019), [1-6].
27. Green michael j, "china's maritime silk road strategic and economic implications for the indo-pacific region", csis (2018), [1-41].
28. Hanafiah rudia md, outhers, "A new evaluation approach to control maritime transportation accidents: Astudy case at the Straits of Malacca", case studies on transport policy 10 (2022), [751-763].
29. Hananto pulung widhi, lumbanraja anggita doramia, others, "legal scenario towards the policy of marine natural resources on the continental shelf: ambalat case study" the 5th international conference on tropical and coastal region eco development 530 (2020), [1-9].
30. Harper tom, China’s Eurasia: the Belt and Road Initiative and the Creation of a New Eurasian Power, The Chinese Journal of Global Governance 5 (2019), [99-121].
31. Ho joshua h, "enhancing safety, security, and environmental protection of the straits of malacca and singapore: the cooperative mechanism" ocean development and international law 40(2), (2009), [233-247].
32. Internationa energy agency, southeast asia energy outlook 2022, iea (2022), [1-140].
33. Izyan munirah moh zaideen, Jagan jeevan, others, Strategies to promote navigational safety and marine environmental protection: With reference to the Straits of Malacca and Singapore" International Journal of e-Navigation and Maritime Economy 11 (2019), [44-53]
34. Ji you, "dealing with the malacca dilemma: china's effort to protect its energy supply", strategic analysis 3 (2007), [467-489].

35.Juwana hikmahanto, "putusan mi atas pulau sipadan dan ligitan", Indonesian journal of international law 1(2021), [169-182].
36.Kawano mariko, Transit passage through the Malacca and Singapore Straits, QIL, Zoom in 76 (2020), [35-58].
37.Khurana gurpreet s, "india as a challenge to china's belt and road initiative", asia policy 2 (2019), [27-33].
38.Khurana gurpreet s, "India's maritime strategy: context and subtext, maritime affairs: journal of the national maritime (2017), [1-13].
39.Lanteigne marc, "china's maritime security and the malacca dilemma", asian security 2 (2008), [143-161].
40.Li kevin x, jin cheng, "maritime law and policy for energy security in asia: a chinese perspective", journal of maritime law and commerce 37 (2009), [1-18].
41.Mahyudin emil, alam gilang nur, nurhasan rmt, others,"maritime security on southeast asia through extra-regional cooperative efforts", positive school psychology 6 (2022), [8007-8093].
42.Mallick pk, "is the naval blockde of the straits of malacca a realistic for india: an assessment", centr e for land war fare studies (claws): issue br i e f 253 (2020), [1-10].
43.Morgan wesley, "oceans a part? considering the indo-pacific and the blue pacific", security challenges 16(2020),[44-64].
44.Nguyen phuong, "vietnam eyes greater international integration—and that’s good news for the united states", southeast asia from scott circle 21(2015), [19-1].
45.Octavian amarulla, asmara rayindra, hidayat abdiyan syaiful, "means of indonesian maritime defense strategy in sea control on the indonesian strategic straits to support total defense and security system", jurnal pertahanan 3 (2020), [507- 514].
46.Özsağlam muhittin tolga, revival of geopolitics: russian involvement in eastern mediterranean (2009-2019), Utopía y Praxis Latinoamericana 10 (2020), [522-532].
47.Qu xiaobo, qiang meng, "the economic importance of the straits of malacca and singapore: an extreme-scenario analysis", transportation research parte 48(2012), [258-265].
48.Rahman embong abdul, hans-dieter evers, rashila ramli, "one belt one road (obor) and malaysia: a long-term geopolitical perspective", institute

of malaysian and international studies universiti kebangsaan malaysia, 2017, [1-29].
49. Rahman nazira abdul, "multilateralism in the straits of malacca and Singapore", marine policy 44 (2014), [232- 238].
50. Rajah roland, "indonesia’s economy: between growth and stability", lawy institute for international policy(2018), [1-30]
51. Rimmer peter j, "les détroits de malacca et de singapour états cotiers et étas utilisateurs", études internationales 34(2003), [227-253].
52. Rusli moh hazmi bin mahd, mohamed rahmat, "a priceless maritime heritage", facult of law, humanities and the arts- papers (2014), [1-4].
53. Rusli moh hazmi bin mohd, "drawing malaysia’s line over the straits", faculty of law humanitiers and the arts- papers (2014), [01-06]
54. Rusli mohd hazmi bin mohd, "protecting vital sea lines of communication: a study of the proposed designation of the straits of malacca and singapore as a particularly sensitive sea area", ocean & coastal management 57(2012), [79-94].
55. Rusli mohd hazmi bin mohd, maaung sein abdul ghafur hamid khin, others, "erecting malaysia’s maritime fence over the straits of malacca and singapore", facult of law, humanities and arts- papers,university of wollongong (2014), [1-12].
56. Rusli mohd hazmi bin mohd, suherman ade maman, others," the straits of malacca and singapore: maritime conduits of global importance", research in world economy 12(2021), [123-131].
57. Saragih hendra moujana, siregar ramlan, others, "indonesian national power to achieve the global maritime fulcrum", advances in social sciene education and humanities research (2018), [47-49].
58. Setiawan refly, esti Melinda, others, "islam and politics in Indonesia", rudn journal of political science 4(2020), [731-740].
59. Singh raghavendra pratap, sushil kumar singh, "chinese bluff in malacca the future security architecture of the region and china’s indian ocean strategy" EPRA international journal of multidisciplinary research (ijmr) 9(2023), [135- 139].
60. Somon sheldon w, "safety and security in the malacca straits: the limits of collaboration", asian security 7 (2011), [27-43].
61. Spykman nicholas john, "The geography of the peace", institute of international studies university (1944), [1-85].

62. Suardhani giri Ni made nugki, "possible dispute settlement for ambalat dispute", juris gentium law review (2014), [60-70].
63. Tan andrewt h, "the emergence of naval power in the strait of Malacca", defence studies12 (2012), [106-135].
64. Tangredi sam J, "Anti-Access Strategies in the Pacific: The United States and China", the us army war college quartely: parameters 1 (2019), [4-20].
65. Upadhyaya shishir, "a case for pan- indian Ocean information grid for improved maritime domain awareness" journal of the indian ocean region 13 (2017),[1-20], web: http://dx.doi.org/10.1080/19480881.2017.1332716
66. Xiao li, shaoyang chen, others, "Security risk assessment and visualization study of key nodes of sea lanes: case studies on the Tsugaru Strait and the Makassar Strait", Natural Hazards (2022), [2657-2681].
67. Xiao yijia, others, "oil flow analysis in the maritime silk road region using ais data", international journal of geo-information 9 (2020), [1-15].
68. Zaman muhammad badrus, kobayashi eiichi, wakabayashi nobukazu, others, "risk of navigation for marine traffic in the malacca strait using", procedia earth and planetary science 14 (2015), [33-40].
69. Zhang zhong xiang, "China's energy security, the Malacca dilemma and responses", Energy Policy 39 (2011), [7612-7615].
70. Zulkifli noraini, "china's usa and india in the strait of malacca: the significance toward japan", international research journal of social 6 (2016), [419-448], web: https://www.researchgate.net/publication/326987799
71. Zulkifli noraini, "straits of malacca maritime strategic interest towards japan", international journal of research in social sciences 4 (2018), [240-259].
72. Zulkifli noraini, alatas sharifah munirah, othman zarina, "the importance of the malacca straits to japan: cooperation and contributions toward littoral states", jebat: malaysian journal of history, politics & strategic studies 2 (2014), [80-98].

ثالثاً: المذكرات والأطروحات

أ- باللغة العربية

1. دندن عبد القادر، "الاستراتيجية الصينية لأمن الطاقة وتأثيرها على الاستقرار في محيطها الاقليمي: آسيا الوسطى-جنوب آسيا-شرق وجنوب شرق آسيا" (أطروحة دكتوراه، جامعة الحاج لخضر،2013).
2. ربيع محمد يوسف أحمد، "الأبعاد الاستراتيجية لمصالح إيران ودورها الإقليمي في منطقة الخليج 2003-2013" (رسالة ماجستير، جامعة دمشق، 2013).
3. عبد الكريم أديان عامر، "التنافس الولي على المضائق الأوراسية بعد الحرب الباردة" (أطروحة دكتوراه، الجامعة المستنصرية، 2021).
4. فلاح أمينة، "الاستراتيجية الأمنية الامريكية الجديدة في منطقة جنوب شرق آسيا مند 2001" (أطروحة دكتوراه، جامعة باتنة1، 2020/2019).
5. لخضر زازة، "الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار" (أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، جامعة وهران، 2010/2009).
6. مقروف محمد، "المتغيرات الإقليمية والدولية وتأثيرها على مجلس التعاون لدول الخليج العربي" (أطروحة دكتوراه، بن يوسف بن خدة، الجزائر1، 2016).
7. ياسين حشوف، "إشكالية الأمن في منطقة الخليج بين السياسات الإقليمية والاستراتيجيات الدولية"(أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه العلوم في العلوم السياسية: تخصص علاقات دولية واستراتيجية، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2017/2016).
8. يولينطو رحمات أدى، "التسوية السلمية للمنازعات الدولية دراسة تطبيقية حول منازعات إندونيسيا- ماليزيا في بحر سولاويسي" (رسالة مقدمة نيل درجة الماجستير، جامعة الدول العربية، معهد البحوث والدراسات العربية، 2011).
9. يونس سارة، "أمن الممرات المائية في العالم: مضيق ملقا نموذجاً" (رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا في العلوم السياسية والإدارية، الجامعة اللبنانية، 2018).

ب–باللغة الأجنبية:

1. Daniel matthews alfred, "indonesian maritime security cooperation in strait of malacca" (magistry thesis, naval postgraduate school monterey california, 2015).
2. Jariod elisenda verlura, "prospection and analysis of new maritime trade nets of asia in the malacca strait" (final project, universitat politècnica de catalunya, barcelona, 2019).
3. Shah hendun abd rahman, "a legal analysis of piracy and armed robbery at sea in the straits of malacca: the malaysian perspective"(a thesis submitted for the university of birmingham for the degree of doctor of philosophy, phd in law, university of birmingham, february 2013).

رابعاً: التقارير والوثائق الرسمية الحكومية:

1. Convention on the territorial sea and the contiguous zone1958, section iii, right of innocent passage, subsection a. rules applicable to all ships.
2. Convention on the territorial sea and the contiguous zone1958, section ii, limits of the territorial sea article 12.
3. Convention on the territorial sea and the contiguous zone1958, section iii.
4. Guillaume gilbert, "le droit de la mer et les détroits internationaux, la mer hommes. richesses enjeux" rapports des dix-sept groupes de séminaires de la promotion "liberté, égalité, fraternité de l'ecole nationale d'administration, février à juillet 1988.
5. Icc internationa maritime bureu, piracy and armed robbery against ships, report for the period 1 january-31 march 2022, united kingdom.
6. Icc international, maritime bureau, piracy and armed robbery against ships, icc international, maritime bureau, rapport for the period,1 january-31 march 2021.
7. Internationa court of justice reports of judgments advisory opinions and orders, "case concerning sovereignty over pedra branca/pulau batu puteh middle rocks and south ledge", Malaysia, 2008.
8. Iternational court of justice, "case concerning sovereignty over pedra branca/pulau batu puteh middle rocks and south ledge, 25 march 2004, web: https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/130/14139.pdf ,in: 04/04/2023.
9. Ministre of foreign affairs japan, diplomatic bluebook 2022, Japanese diplomacy and international situation in 2021.

10. National report 2022, malaysia implementation of the new urban agenda, kuala lumpur, april 2022, https://www.urbanagendaplatform.org/sites/default/files/2022-05/NUA%20Malaysia%20Full%20Report.pdf
11. P.K.Ghosh, "The Indo-Pacific Region and the Rise of Transnational Maritime".
12. Progress report, "on japan's for the asean outlook on the indo-pacific", progress report (2022).
13. Reports of Judgment advisory opinions and orders, "case concerning sovereignty over pulauligitan and pulau sipad", I.C.J. reports 2002.
14. Rossi riccardo, rimpac 2022: "the most important us manoeuvre in the pacific", geopolitical report 21 (2022). https://www.specialeurasia.com/2022/07/14/rimpac-united-states-pacific/
15. Singh teshu, "south china sea emerging security architecture", ipcs special report, 2012, in: 23/03/2020, 22:35h.
16. Threats and Challenges" Stimson Center is collaborating with JSTOR to digitize (2014).
17. United nations convention on the law of the sea, part iii, straits used for international navigation, section 2. transit passage, article 38.
18. United nations convention on the law of the sea, part iii, straits used for international navigation, section 2. transit passage, article 39.
19. United nations convention on the law of the sea, part iii, straits used for international navigation, section 2. transit passage, article 41.
20. United nations convention on the law of the sea, part iii, straits used for international navigation, section 2. transit passage, article 42.
21. United nations convention on the law of the sea, part iii, straits used for international navigation, section 2. transit passage, article 37.
22. United nations convention on the law of the sea, section 3, innocent passage in the territorial sea.

خامساً: الأوراق البحثية:

أ- باللغة الأجنبية:

1. Evers hans-dieter and gerke solvay, "the strategic importance of the straits of malacca for world trade and regional development", (center for development research department of political and cultural change, university of bonn, Germany).
2. Nofandi F, others, "case study of ship traffic crowds in the malacca straitsingapore by using vessel traffic system" (the 3rd maritime safety international conferencee (mastic), iop conference series, 2022).
3. Putra emirza adi syailendra, widjajanto andi, "pola aski-reaksi sebagai faktor penyebab peningkatan akuisisi senjata di asia tenggara 1996-2010", (fakultas ilmu sosial dan ilmu politik universitas indonesia, 2011).
4. Tertia joseph, periota anak agunb panyu, "maritime security in the indo-pacific issues challenges and prospects".
5. Wacker gudrun, "security cooperation in east asia structures trends and limitation", (swp research parer, german institute for international and security affairs, 4 may 2015).

رابعاً: المواقع الإلكترونية:

أ- باللغة العربية:

1. أحمد أبو دقة، "البحر الأحمر وخطر تمركز القوى الكبرى"، البيان، العدد383 (2019): 33 من موقع على الأنترنيت: Record/com.mandumah.search://h973760/
2. إسحاق عايدة مجدي عريان، محمد شروق ممدوح، "دور منظمة الآسيان في النزاع على منطقة بحر الصين الجنوبي"، المركز الديمقراطي العربي، 2022، من موقع على الأنترنيت: https://democraticac.de/?p=83641، اطلع عليه بتاريخ: 2022/11/12، بتوقيت: 14:12سا.
3. أهم المضايق والممرات البحرية في العالم، 22 ديسمبر 2013، من موقع على الأنترنيت: https://www.web4soft.com/%D8%A3%D9%87%D9%85

4. الشرق الأوسط 15852 (2022)، من موقع على الانترنيت: https://aawsat.com/home/article/3607461/، اطلاع عليه بتاريخ: 2023/04/03، بتوقيت: 23:48سا.

5. عاشور صفاء، "فتنة الجغرافيا لا تفارق باب المندب"، 02 مارس 2023، https://cutt.us/9XE5J

6. محمد صخري، "النظريات الجيوسياسية"، 27 ديسمبر 2019 https://www.politics-dz.com/%d8%a7%d9%84%d9%86%d8%b8%d8%b1%d9%8a%d8%a7%d8%aa

7. مضيق ملقا الآسيوي.."معضلة" تهدد طموحات الصين العالمية، 2023/05/31، من موقع على الأنترنيت: https://cutt.us/CfUOg، اطلع عليه بتاريخ: 2023/08/03، بتوقيت: 19:15سا.

8. مكتب الاعلام التابع لمجلس الدولة لجمهورية الصين الشعبية، تمسك الصين بحل النزاعات المعنية بينها وبين الفلبين في بحر الصين الجنوبي عبر التفاوض، مكتب الاعلام، يونيو 2016، من موقع على الأنترنيت: https://www.fmprc.gov.cn/ce/cejo/ara/dtxw/t1381320.htm، اطلع عليه بتاريخ: 2020/03/26، بتوقيت: 22:12سا.

9. هشام محمود، "30 مضيقا مائيا تمثل عصب التجارة في العالم.. و«هرمز» أهمها للصادرات النفطية"، 14 يوليو 2019، https://www.aleqt.com/2019/07/13/article_1636941.html، اطلاع عليه بتاريخ: 2021/10/16، بتوقيت: 21:00سا.

ب-باللغة الأجنبية:

1. "the strait of malacca – a historical shipping metropolis", 27/06/2022, web:https://worldoceanreview.com/en/wor-5/living-with-the-coasts/coastal-functions/the-strait-of-malacca-a-historical-shipping-metropolis/, in: 28/06/2022, 00:18h.
2. Albert quentin, mahan alfred thayer – biographie, 17 janvier 2014, web: https://les-yeux-du-monde.fr/ressources/17197-alfred-thayer-mahan-biographie, in: 20/04/2022, 23:45h.

3. Bramasto abi, "Security management in the straits of Malacca: cooperation and the centrality of littoral states", web: https://www.academia.edu/8449848/security_management_in_the_straits_of_malacca_cooperation_and_the_centrality_of_littoral_states,03, in: 08/02/2023, 14:12h.
4. Beyrand pierre-Olivier, "Le canal de Kra, symbole des ambitions expansionnistes chinoises: les Nouvelles routes de la Soie (1/2)", 4 juin 2018, web :https://portail-ie.fr/analysis/1842/le-canal-de-kra-symbole-des-ambitions-expansionnistes-chinoises-les-nouvelles-routes-de-la-soie-12 , in: 04/04/2023, 18:05h.
5. Cohen saul bernard, "geopolitics of the world system", by abbas kardan, 2010, web :https://www.e-ir.info/2010/09/21/review-geopolitics-of-the-world-system/ , in : 14/05/2022, 23:09h.
6. Ebook sailing guide, strait of malacca (east), 2023, 02, web:https://www.sea-seek.com/ebook/strait_of_malacca__east.pdf, in: 02/02/2022, 10:00h.
7. Ferry pasaribu, The Ambalat stand-off: Incident or a gun-boat diplomacy?, web:https://ferryapasaribu.wordpress.com/2016/03/07/78/, march 7, 2016, in: 04/04/2023, 22:45h.
8. Filipoff dmitry, "strategic chokepoints and littorals", week concludes on cimsec chokepoints and littorals week, june 15, 2020, web: https://cimsec.org/category/chokepoints-and-littorals-week/, in: 05/04/2023, 23:10h.
9. Greco adam, "the strait of malacca: from sultanates to singapore", indo-asia-pacific, cimsec, february 17, 2022, web: https://cimsec.org/the-strait-of-malacca-from-sultanates-to-singapore/ , in: 03/07/2022, 13:22h.
10. Herzinger blake and elee wakim, "the assumption of access in the western pacific", cimsec, june 2, 2020, web: https://cimsec.org/the-assumption-of-access-in-the-western-pacific/ , in: 01/07/2023, 23:23h.
11. International maritime organization, "Safe and sustainable Straits of Malacca and Singapore", 05 October 2017, web: https://www.imo.org/en/MediaCentre/Pages/WhatsNew-951.aspx , in 18/07/2023, 19:53h.
12. Karishma, strait of hormuz-economic & strategic significance, ias express, 2019, web :https://www.iasexpress.net/strait-of-hormuz-upsc/, in:14/05/2022, 09:49h.

13.Kennedy scott, "building china's one belt, one road", april 3, 2015, web :https://www.csis.org/analysis/building-china%e2%80%99s-%e2%80%9cone-belt-one-road%e2%80%9d, in: 03/04/2023, 16:14h.
14.kusunoki ayako, "has japan’s foreign policy gone beyond the yoshida doctrine? the principles of Japanese foreign policy have evolved" , 10 march 2020, web: https://thediplomat.com/2020/03/has-japans-foreign-policy-gone-beyond-the-yoshida-doctrine/, in: 03/04/2023, 13:54h.
15.Long drake," thinking like a pirate: contesting southeast asia’s chokepoints", june 5, 2020, web :https://cimsec.org/thinking-like-a-pirate-contesting-southeast-asias-chokepoints, in: 03/04/2022, 00:15h.
16.Lott alexander, maritime security threats and the passage regime in the bab el-mandeb, postdoctoral fellow, uit - the arctic university of norway, 21/06/2021, web: https://site.uit.no/nclos/2021/06/21/maritime-security-threats-and-the-passage-regime-in-the-bab-el-mandeb/, in:12/06/2022, 19:30h.
17.M 115 pulau batu putih pedra branca batu bertukar tangan malaysia berputih mata, march 1, 2015, web: http://puteralapismahang.blogspot.com/2015/03/115-x.html, in: 04/04/2023, 17:25h.
18.Malaysia, Singapore in South China Sea stoush, 1 March 2017, web: https://www.sbs.com.au/news/article/malaysia-singapore-in-south-china-sea-stoush/n85ow3mgl, in: 07/07/2023, 15:05h.
19.Market gcc defense - growth, trends, and forecasts (2022 - 2031), web: https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/gcc-defence-market#:~:text=The%20defense%20budget%20for%202022,billion%20(USD%2046%20billion), in: 14/06/2022, 13:17h.
20.Mc gerty fenella, "Middle East defence spending showing signs of stabilising", iiss, (November 2021), https://www.iiss.org/blogs/military-balance/2021/11/middle-east-defence-spending-showing-signs-of-stabilising, in: 14/06/2022, 16:04h.
21. Ministry of foreigne affairs of japan, "japan’s security peace and stability of the international community", april 5, 2023, web: https://www.mofa.go.jp/policy/security/index.html, in: 28/07/2023, 17:19h.
22.Ozsaglam muhitin tolga, "rivival of geopolitics: russian involvement in eastern mediterranean(2009-2019)", utopia praxis latinoamericanaa, Universidad del zulia,(2020), web:

https://www.redalyc.org/journal/279/27964799050/html/, in: 09/05/2022, 12 :43h.

23. Pourquoi le détroit de Malacca est si stratégique ?, 13 fevrier 2022, web :https://chine365.fr/chine/detroit-de-malacca/, in : 08/07/2022, 00:15h.
24. Ratzel friedrich, the laws of the spatial growth of states, 18-19, web: http://ambijat.wdfiles.com/local--files/references-ma/ratzel.pdf, in: 12/02/2022, 23:14h.
25. Sempa francis p, "mackinders world" american diplomacy 1996, web: https://americandiplomacy.web.unc.edu/2000/02/mackinders-world/, in: 06/05/2022, 23:50h.
26. The heartland theory and the present-day geopolitical structure of central eurasia, rethinking central eurasia, 89, web: https://www.silkroadstudies.org/resources/pdf/Monographs/1006Rethinking-4.pdf, in: 09/05/2022, 11:53h.
27. The ligitan disput, quickworld's, 28 june 2022, web: https://mapoftheday.quickworld.com/posts/the-ligitan-dispute, in: 04/04/2023, 22:30h .
28. The strait of malacca – a historical shipping metropolis, 27/06/2022, web: https://worldoceanreview.com/en/wor-5/living-with-the-coasts/coastal-functions/the-strait-of-malacca-a-historical-shipping-metropolis/, in: 06/05/2023, 13:25h.
29. The strait of malacca: an inland sea, gis asie, 2011, web: http://www.gis-reseau-asie.org/en/strait-malacca-inland-sea, in: 04/04/2023, 16:52h.
30. Tiny disputes, the pedra branca dispute, 3 may 2022, web: https://mapoftheday.quickworld.com/posts/the-pedra-branca-dispute, in: 04/04/2023, 10:10h.

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات:

فهرس الأشكال والخرائط